ANNO IX - N. 2 13 GENNAIO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, gennaio 1916 — Tip. Editrice Nazionale - C. 80.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 14 *dicembre* 1915, *n.* 1845, *col quale è esteso alle colonie, il 2° comma dell'art.* 1 *dell'allegato* A *al Regio decreto* 21 *novembre* 1915, *n.* 1643, *sul contributo del centesimo di guerra* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che concede poteri straordinari al Governo del Re;

Visto l'art. 1, comma 2°, dell'allegato A del R. decreto 21 novembre 1915, n. 1643, che assoggetta al contributo straordinario di un centesimo per lira, a carico dei percipienti, tutte le somme che dal 15 dicembre 1915 verranno pagate sul bilancio dello Stato ed annesse aziende speciali, e delle amministrazioni di Stato, nonchè sui bilanci delle Provincie e dei Comuni;

Considerata l'opportunità di estendere tale disposizione alle colonie;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le colonie;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono estese alla Tripolitania, Cirenaica, Eritrea e Somalia italiana la disposizione contenuta nel secondo comma dell'art. 1

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 gennaio 1916, n. 5.

dell'allegato A al R. decreto 21 novembre 1915 n. 1643, e, in quanto applicabili, le disposizioni dei successivi articoli dell'allegato stesso.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore nei modi e nel termine stabiliti dall'allegato, di cui nell'articolo precedente.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 dicembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — MARTINI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 2 *gennaio* 1916, *n.* 8, *col quale è data facoltà al Governo di sottoporre alla giurisdizione militare gli addetti ai lavori ed alle imprese di carico e scarico nei porti del Regno* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Visto il codice per la marina mercantile:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 10 gennaio 1916. n. 6.

In forza dei poteri conferiti al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Ritenuta la necessità di regolare ed intensificare il movimento dei porti specialmente per quanto riguarda il carico e lo scarico delle merci nell'interesse della difesa dello Stato e dell'economia nazionale in generale;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro della marina, di concerto coi ministri dell'interno, della guerra, dell'agricoltura, industria e commercio, dei lavori pubblici, delle finanze e di grazia, giustizia e culti:

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Governo del Re ha facoltà di dichiarare soggetto alla giurisdizione militare, in tutto od in parte, il personale addetto al carico e allo scarico delle merci ed in genere al movimento commerciale dei porti, compresi gli imprenditori, dirigenti e sorveglianti ed in genere i preposti a dette operazioni.

Le norme per l'attuazione delle suindicate disposizioni sono date dal ministro della marina, di concerto con gli altri ministri proponenti.

Tali norme conterranno anche le disposizioni per la soluzione arbitrale delle controversie di lavoro che non siano già dalle leggi affidate ad altre giurisdizioni.

Art. 2.

Il presente decreto ha effetto dalla data della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare

Dato a Roma, addì 2 gennaio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CORSI — ZUPELLI — CAVASOLA — CIUFFELLI — DANEO — ORLANDO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Ordine di servizio N. 3. (M. e C.).

Servizio di corrispondenza per i valori e le merci con la linea Bari-Grumo-Altamura-Matera delle Ferrovie Calabro-Lucane.

In conformità ad accordi con la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, concessionaria per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie Calabro-Lucane, viene attivato, a datare dal 17 gennaio 1916, il servizio di corrispondenza per i valori e le merci con la linea a scartamento ridotto Bari-Grumo-Altamura-Matera, appartenente alle ferrovie suddette.

Disposizioni generali.

1°) *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le stazioni delle ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti, da una parte, e quelle della linea Bari-Grumo-Altamura-Matera, dall'altra, si effettua per mezzo delle stazioni di scambio di Bari e Altamura, e si estende tanto ai trasporti in destinazione, quanto a quelli in partenza dalle stazioni della linea stessa, salvo le esclusioni di cui al punto 2, e comprende le spedizioni a G. V. a P. V. accelerata ed a P. V. ordinaria, nonchè il numerario, le carte valori, gli oggetti preziosi ed i feretri.

Non esistendo sulla linea Bari-Grumo-Altamura-Matera il servizio della P. V. Acc.ta, i trasporti eseguiti a P. V. Acc.ta sulle F. S. saranno inoltrati sulla linea suddetta a G. V. od a P. V. O., a seconda della richiesta del mittente sul documento di trasporto.

2°) *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Sono esclusi dal servizio di corrispondenza i trasporti:

a) fra stazioni esclusive delle F. S. (per esempio: da Noicattaro a Gravina o viceversa);

b) fra una stazione esclusiva delle F. S. ed una esclusiva della Concessionaria situata in un centro di popolazione servito pure da stazione esclusiva delle F. S. (per esempio: da Bisceglie a Grumo (F. C. L.) o viceversa);

c) fra stazioni serventi lo stesso centro di popolazione anche se il trasporto originasse o fosse destinato oltre una delle dette stazioni (per esempio: da Bari F. C. L. a Bari F. S., anche se il trasporto fosse proveniente da Matera o viceversa);

d) le merci di lunghezza superiore a m. 5 o che comunque richiedono l'impiego di carri congiunti; e quelle indivisibili di peso superiore alle 4 tonnellate;

e) i veicoli e il bestiame;

f) le materie esplodenti ascritte alle categorie 11-12-13-14 dell'allegato 9 alle tariffe e condizioni in vigore sulle F. S.

3°) *Stazioni della linea Bari-Grumo-Altamura-Matera ammesse al servizio di corrispondenza, servizi cui sono abilitate e relative distanze.* — Le stazioni della linea Bari-Grumo-Altamura-Matera ammesse al servizio di corrispondenza, i servizi ai quali sono abilitate e le relative distanze dalle stazioni di scambio di Bari e Altamura risultano dal prospetto allegato al presente ordine di servizio.

4°) *Stazioni di scambio dei trasporti in servizio di corrispondenza.* — I trasporti in servizio di corrispondenza fra stazioni esclusive delle F. S. o di Amministrazioni corrispondenti, da una parte, e stazioni della linea Bari-Grumo-Altamura-Matera, dall'altra, devono essere eseguiti a *mezzo di quella delle stazioni di scambio di Bari, o Altamura che determina la via più breve da partenza a destinazione;* (per esempio: *a*) una spedizione da Foggia a Matera dovrà essere eseguita con appoggio alla stazione di scambio di Altamura, seguendo la via più breve di Cervaro-Rocchetta S. Antonio; *b*) una spedizione da Barletta a Matera dovrà, invece, essere eseguita per la via più breve di Bari e quivi appoggiata, nonostante la possibilità di mantenerla fino ad Altamura sul percorso esclusivo F. S.).

La stazione di scambio di Bari, pei trasporti in servizio di corrispondenza, di cui sopra, *diretti alle stazioni della linea Bari-*

Matera, compilerà mensilmente in duplo esemplare, un elenco mod. Ci-485 da inviarsi l'uno al Controllo cumulativo Italiano in Firenze, l'altro alla Direzione d'esercizio delle ferrovie Calabro-Lucane in Bari.

5°) *Trasbordo dei carri nelle stazioni di Bari e Altamura.* — I trasporti in servizio di corrispondenza di merci a carro completo o da considerarsi come tali a norma delle tariffe e disposizioni in vigore sulle F. S. ed i carri misti a G. V. ed a P. V. O. rispondenti alle condizioni dei carri normali, vigenti sulle F. S., tanto in provenienza che in destinazione della linea Bari-Grumo-Altamura-Matera, vengono, a cura e spesa della Società esercente la linea stessa, trasbordati nelle proprie stazioni di Bari e Altamura, allacciate alle omonime stazioni delle F. S. mediante apposito binario.

NORME E CONDIZIONI PER L'ESEGUIMENTO DEI TRASPORTI IN SERVIZIO DI CORRISPONDENZA.

6°) *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse ai servizio di corrispondenza devono essere condizionate secondo i regolamenti in vigore sulle Ferrovie dello Stato, ai quali debbono pure attenersi le stazioni delle Ferrovie Calabro-Lucane.

7°) *Documenti di trasporto, tassazione, scritturazione, contabilizzazione dei trasporti e liquidazione delle tasse e degli assegni.* — Per quanto riguarda la presentazione e compilazione dei documenti di trasporto, la tassazione, scritturazione, e contabilizzazione dei trasporti e la liquidazione delle tasse e degli assegni, le stazioni devono attenersi alle disposizioni contenute nell'art. 30 (punti 1, 2 e 3) delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci (edizione 1° luglio 1909) », pubblicate con l'O. S. n. 160-1909.

8°) *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio dovrà essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci.

I trasporti di merci a P. V. Accelerata devono essere gravati, rispetto alla stazione di scambio, della tassa di transito, di cui all'art. 108 delle tariffe vigenti sulle F. S.

La stessa tassa si applica anche ai trasporti di merci a P. V. O. nei casi in cui i diritti fissi delle tariffe applicabili non comprendano le quote corrispondenti alle operazioni di carico e scarico.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo per le stazioni originarie di partenza o di definitiva destinazione delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti; e quindi, nei casi in cui è fatto obbligo od è lasciata facoltà ai mittenti o destinatari di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico e scarico, per le dette stazioni il diritto fisso viene ridotto per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata, della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

9°) *Tassa e sopratassa di bollo.* — La tassa e sopratassa di bollo sono dovute per i trasporti diretti alla linea corrispondente, mentre ne sono esenti le rispedizioni di quelli, tanto in porto assegnato che in porto affrancato, provenienti dalla linea stessa.

10°) *Piombatura dei carri.* — La chiusura e la piombatura dei carri caricati dalle ferrovie Calabro-Lucane nelle loro stazioni di Bari e Altamura, viene fatta a cura delle ferrovie stesse, uniformandosi in tutto alle prescrizioni e modalità in vigore sulle ferrovie dello Stato.

11°) *Ricevimento e consegna delle merci.* — Il ricevimento e la consegna delle merci saranno regolati come appresso:

a) tutte le merci a G. V. e P. V. O. non a carro completo, salva l'eccezione per i trasporti a P. V. O. contenuta nel seguente comma *c*), il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi saranno dalla Concessionaria ritirati o consegnati a sua cura e spesa, nei magazzini ed uffici delle stazioni di scambio « F. S. »:

b) le merci caricate in carri aperti senza copertone o con copertone non piombato s'intendono consegnate in via di fatto nella stazione di scambio « F. S. »:

c) le spedizioni invece a carro completo, o da considerarsi come tali a norma delle tariffe e delle disposizioni in vigore sulle « F. S. », come pure i carri misti a G. V. ed a P. V. O. aventi un carico non inferiore a 30 quintali, se in destinazione della Concessionaria, e soddisfino alle condizioni di carico e di itinerario dei carri normali a G. V. ed a P. V. O. in vigore sulle « F. S. », se

in destinazione di quest'ultime, verranno consegnate e ritirate sui binari di allacciamento di cui l'art. 5.

12°) *Constatazione delle mancanze, avarie, ecc. - Riserve.* — Col ricevimento incondizionato in via di fatto delle merci in piccole partite e di quelle caricate in carri aperti senza copertone o con copertone non piombato cessa la responsabilità della Amministrazione consegnante e incomincia quella dell'Amministrazione ricevente per ogni e qualsiasi avaria, ammanco, ecc. che in seguito venisse riscontrato.

Per le spedizioni a carro completo o da considerarsi come tali e per quelle in carri misti, ricevuti dalle F. S. in modo simbolico, le ferrovie Calabro-Lucane devono rispondere in base ai processi verbali e documenti che le verranno comunicati, delle avarie, mancanze e manomissioni delle merci che venissero constatate all'atto dello scarico nella stazione destinataria o negli eventuali trasbordi nelle stazioni intermedie e che risultassero imputabili alle ferrovie stesse.

Per i carri carichi in destinazione delle ferrovie Calabro-Lucane ogni responsabilità dell'Amministrazione delle F. S. cessa con la consegna dei carri fatta alle ferrovie stesse.

Le mancanze, le manomissioni, gli spandimenti, le avarie e simili, riscontrate in contradittorio nel riconoscimento delle merci, si faranno constatare con annotazoni sui documenti di consegna da controfirmarsi dall'agente dell'Amministrazione consegnante.

Nei casi suddetti sarà inoltre da redigersi, pure in contradittorio, apposito processo verbale di constatazione per determinare le cause e l'entità del danno e stabilire le responsabilità fra le due Amministrazioni.

Una copia di tale verbale, come pure i verbali e i bollettini d'accertamento che fossero stati fatti da stazioni precedenti, dovranno scortare le spedizioni fino a destinazione.

Le riserve per qualsiasi anormalità dovranno, nei termini e colle modalità prescritte dai regolamenti in vigore, essere notificate dalle stazioni delle « F. S. » o dalle Amministrazioni corrispondenti alle stazioni di scambio che le comunicheranno alla Concessionaria. Spetterà alle predette stazioni di notificare tempestive riserve alle stazioni mittenti ed alle altre interessate per le anorma-

lità da esse riscontrate nei trasporti diretti a stazioni della Concessionaria.

13°) *Spedizioni giacenti.* — Per le merci rifiutate o per qualsiasi motivo giacenti le stazioni d'arrivo corrisponderanno direttamente con quella di scambio osservando le norme stabilite dall'art. 112 delle tariffe e condizioni pei trasporti vigenti sulle Ferrovie dello Stato.

La notificazione della giacenza sarà fatta dalle stazioni della Concessionaria sotto l'osservanza delle norme in vigore sulle medesime « F. S. ».

14°) *Trasporti in servizio - Telegrammi.* — La corrispondenza e gli annessi documenti che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli Uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio di corrispondenza saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Saranno pure trasmessi gratuitamente colle medesime restrizioni i dispacci telegrafici.

Le stazioni di scambio di Bari e Altamura si atterranno, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, perciò che non è detto nel presente Ordine di servizio, specialmente per tutto quanto riguarda la consegna e riconsegna dei carri, l'applicazione delle tasse di sosta, di manovra, ecc., alle disposizioni della convenzione all'uopo stipulata, nonchè alle istruzioni speciali che venissero loro impartite.

In relazione a quanto è detto nel presente Ordine di servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell'allegato, dovranno essere fatte le seguenti aggiunte nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) »:

nella parte III dell'Indice a pag. 6 aggiungere:

« Società Italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo » - Esercizio delle ferrovie Calabro-Lucane, pag. 180;

nell'elenco alfabetico delle stazioni da pag. 7 a 18 aggiungere alle sedi opportune le stazioni indicate nell'allegato con l'indicazione della pag. 180;

alla pag. 180 riportare le indicazioni tutte contenute nell'allegato.

Nella tavola III tracciare un circoletto bleu attorno all'indicazione della stazione di Bari; esporre il nome della stazione di scambio di Altamura sulla linea Spinazzola-Gioia del Colle, tracciando in corrispondenza di detta stazione un disco *bleu* circoscritto da un *circoletto nero*, e tracciare in fine in *bleu*, con l'indicazione delle stazioni risultanti dall'allegato al presente ordine di servizio la nuova linea Bari-Grumo-Altamura-Matera, la quale corre parallela a quella delle F. S. nel tratto Bari-Grumo.

Inoltre nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° giugno 1914) » si dovrà:

a pag. 10 di fianco al nome della stazione di **Altamura** esporre il richiamo *e*) riportando in calce la seguente nota:

e) Stazione di scambio con la linea a scartamento ridotto Bari-Matera delle ferrovie Calabro-Lucane;

a pag. 13 nella nota (*b*) in calce, relativa alla stazione di Bari, dopo le parole « di allacciamento colla linea Bari-Taranto » esercitata a regime economico, aggiungere: « di scambio con la linea a scartamento ridotto Bari-Matera delle ferrovie Calabro-Lucane ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di servizio N. 3-1916.

SOCIETÀ ITALIANA
per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Ferrovie Calabro-Lucane
Direzione dell'Esercizio: BARI

Esercizio linea: Bari-Grumo-Altamura-Matera.

STAZIONI	Linea o tronco a cui appartengono	Distanze in chilometri dalle stazioni di scambio di		Servizi cui sono abilitate					Piani caricatori		Impianti fissi				Sagoma limite
											Grue fisse		Bilancie a ponte		
		Bari	Altamura	Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	di testa	di fianco	Quantità	Portata tonn.	Quantità	Portata tonn.	
Marinella . .	Altamura-Matera	62	13	G	(1)	P	—	—	—	F	—	—	1	22	—
Matera . .	Id.	77	28	G	(1)	P	—	—	T	F	1	6	1	22	—
Mellitto . .	Grumo-Altamura	32	18	G	(1)	P	—	—	—	F	—	—	—	—	S
Toritto . .	Id.	25	25	G	(1)	P	—	—	—	F	—	—	—	—	S
Venusio . .	Altamura-Matera	67	18	G	(1)	P	—	—	—	F	—	—	1	22	—

(1) I trasporti da eseguirsi a P. V. A. colle Ferrovie dello Stato saranno effettua sulla linea Bari-Matera a G. V. od a P. V. a seconda della richiesta del mittente.

Sono esclusi dal Servizio di corrispondenza i trasporti:

a) fra stazioni esclusive delle F. S. (per esempio: da Noicattaro a Gravina o viceversa);

b) fra una stazione esclusiva delle F. S. ed una esclusiva della Concessionaria situata in un centro di popolazione servito pure da stazione esclusiva delle F. S. (per esempio: da Bisceglie a Grumo (F. C. L.) o viceversa);

c) fra stazioni serventi lo stesso centro di popolazione anche se il trasporto originasse o fosse destinato oltre una delle dette stazioni (per esempio: da Bari F. C. L. a Bari F. S., anche se il trasporto fosse proveniente da Matera o viceversa);

d) le merci di lunghezza superiore a m. 5 o che comunque richiedono l'impiego di carri congiunti e quelle indivisibili di peso superiore alle 4 tonnellate;

e) i veicoli e il bestiame;

f) le materie esplodenti ascritte alle categorie 11, 12, 13, 14 dell'allegato 9 alle tariffe e condizioni in vigore sulle F. S.

AVVERTENZA.

Stazioni di scambio dei trasporti in servizio di corrispondenza.

I trasporti in servizio di corrispondenza fra stazioni esclusive delle F. S. o di Amministrazioni corrispondenti, da una parte, e stazioni della linea Bari-Grumo-Altamura-Matera, dall'altra, devono essere eseguiti a *mezzo di quella delle stazioni di scambio di Bari o Altamura che determina la via più breve da partenza a destinazione*; (per esempio: *a*) una spedizione da Foggia a Matera dovrà essere eseguita con appoggio alla stazione di scambio di Altamura, seguendo la via più breve di Cervaro-Rocchetta S. Antonio; *b*) una spedizione da Barletta a Matera dovrà, invece, essere eseguita per la via più breve di Bari e quivi appoggiata, nonostante la possibilità di mantenerla fino ad Altamura sul percorso esclusivo F. S.

Ordine di servizio n. 4. (C.).

Servizio merci italo-svizzero.

(Vedi Ordine di servizio n. 333-1915.)

Nella Parte II-*A* (edizione 1° gennaio 1916) della tariffa diretta pel trasporto delle merci in servizio italo-svizzero, sono da apportarsi le seguenti aggiunte:

pag. 84-88. — *Tariffa eccezionale* N. 1 *P. V.* (ferramenta in genere).

CON VALIDITÀ IMMEDIATA:

		a	*b*	*c*	*d*
Basel S. B. B. *transit* (2)	Chiasso	2.25	1.59	1.19	1.12
	Pino	2.00	1.42	1.07	1.00
	Iselle	1.84	1.31	0.98	0.92
Basel St. Johann *transit* (2)	Chiasso	2.25	1.59	1.19	1.12
	Pino	2.00	1.42	1.07	1.00
	Iselle	1.84	1.31	0.98	0.92
Liebefeld - Industriegeleise (1)	Chiasso	2.34	1.66	1.25	1.17
	Pino	2.10	1.49	1.12	1.05
	Iselle	1.35	0.97	0.72	0.69

(1) Vedi la nota nell'elenco delle stazioni.

(2) Prezzi applicabili soltanto in servizio con St. Ludwig, Basel Bad. St. B. ed oltre.

Con validità dal 16 gennaio 1916:

		a	b	c	d
Bulle B. R. . . .	Iselle. . . .	1.71	1.22	0.92	0.87

pag. 108-114. — *Tariffa eccezionale N. 3 P. V.* (legnami).

Con validità dal 16 gennaio 1916:

		a	b	c	d	e	f	g*
Balsthal . .	Chiasso . .	1.32	1.29	1.32	1.24	1.32	1.32	1.13
	Pino	1.19	1.16	1.19	1.11	1.20	1.20	1.01
	Iselle. . . .	1.11	1.07	1.11	1.04	1.20	1.16	0.94
Brugg (Aargau)	Chiasso. . .	1.15	1.13	1.15	1.08	1.15	1.15	—
	Pino	1.02	1.00	1.02	0.95	1.03	1.03	—
	Iselle. . . .	1.22	1.16	1.22	1.13	1.31	1.26	—
Gümmenen	Chiasso. . .	1.49	1.44	1.49	1.39	1.49	1.49	—
	Pino	1.35	1.30	1.35	1.26	1.36	1.36	—
	Iselle. . . .	0.89	0.87	0.89	0.84	0.98	0.96	—
Steffisburg .	Chiasso. . .	1.39	1.35	1.39	1.30	1.39	1.39	—
	Pino	1.25	1.21	1.25	1.17	1.26	1.26	—
	Iselle. . . .	0.83	0.76	0.83	0.76	0.83	0.78	—
Zollbrück .	Chiasso. . .	1.27	1.24	1.27	.19	1.27	1.27	—
	Pino	1.13	1.10	1.13	1.06	1.14	1.14	—
	Iselle. . . .	0.86	0.84	0.86	0.81	0.95	0.93	—

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare n. 3. (C.).

Carico e scarico delle merci.

(Vedi circolare n. 273-1908).

Nello scalo di Como Lago le operazioni di carico o di scarico dalle barche private sui carri della ferrovia e viceversa sono eseguite dalla Amministrazione per mezzo di una impresa di facchinaggio.

In conseguenza, per i trasporti a piccola velocità ordinaria, aventi origine o fine nel detto scalo, deve essere sempre computata, nei riguardi dello scalo medesimo, la intera quota di diritto fisso, e per quelli fruenti di tariffe nel cui diritto fisso non sono compresi gli importi relativi alle accennate operazioni deve essere aggiunta la quota di L. 0.4892 a tonnellata.

Per i trasporti, poi, a piccola velocità accelerata deve essere riscossa, in aggiunta ai prezzi delle relative tariffe, la tassa di diritto fisso di L. 0.515 a tonnellata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 4. (T. A.).

Soppressione del Magazzino approvvigionamenti di Lecco - Modificazioni alle circoscrizioni dei Magazzini.

A datare dal 15 gennaio 1916 il Magazzino approvvigionamenti di Lecco resta soppresso cessando così la competenza di giurisdizione prevista per detto Magazzino alle pagine 3, 10, 11, 33 e 34 del fascicolo « Circoscrizione dei magazzini » allegato all'O. S. n. 392-1914, e quelle indicate a pagine 27 e 29 del « Pro-

spetto della circoscrizione dei Magazzini allegato all'Ordine di servizio 76-1915 ».

Le somministrazioni finora eseguite dal detto Magazzino verranno pertanto d'ora in poi effettuate dai Magazzini:

— di *Milano Armamento* pei materiali e macchinari per impianti fissi di *trazione elettrica*;

— di *Milano Approvvigionamenti* per i materiali di lavoro e per i pezzi di ricambio del materiale automotore elettrico;

— dai Magazzini rispettivamente indicati nel prospetto allegato all'O. S. n. 76-1915 per i pezzi di ricambio per locomotive a vapore.

In aggiunta alla circolare n. 84 (Bollettino Uffic. n. 46-1915) ed in analogia a quanto è detto sopra circa il Magazzino di Lecco, le somministrazioni di pezzi di ricambio del materiale automotore elettrico all'officina di Gallarate, e di cui il prospetto sopracitato, saranno eseguite dal Magazzino di *Milano Approvvigionamenti*.

Inoltre il Magazzino di Verona terrà le scorte fisse di pezzi del freno Westinghouse per le officine T. E. di Gallarate e Lecco e per il Deposito locomotive e la Squadra rialzo di Lecco. Si dovranno quindi cancellare le indicazioni della colonna 16 del quadro A e B, circoscrizione Magazzini, che si riferiscono ai Magazzini soppressi di Gallarate e Lecco modificando la dizione riguardante Verona come segue:

Verona: per tutti gli altri Depositi locomotive. T. E. Officine T. E. e Squadre rialzo del compartimento.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . *L.* 4 00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8 00

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 3

29 GENNAIO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Roma, gennaio 1916 — Tip. Editrice Nazionale - C. 80.

Parte seconda. — Ordini generali. Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

Decreto luogotenenziale 12 *settembre* 1915, *n.* 1888, *col quale sono approvate le norme riguardanti le tariffe e condizioni di trasporto ed i servizi cumulativi sulle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private, modificata dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, e dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Udito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Sono approvate le annesse norme riguardanti le tariffe e le condizioni di trasporto ed i servizi cumulativi sulle ferrovie dello Stato, vistate, d'ordine Nostro, dal ministro proponente.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 14 gennaio 1916, n. 10.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 settembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO.

Visto, il guardasigilli: ORLANDO.

NORME

riguardanti le tariffe e condizioni di trasporto ed i servizi cumulativi sulle ferrovie dello Stato.

Art. 1.

Le proposte relative a riduzioni di tariffe, od a modificazioni alle condizioni di trasporto quando queste determinino una diminuzione di introito, sono dalla Direzione generale, in seguito a deliberazione del Consiglio di amministrazione, trasmesse pel parere al Consiglio generale del traffico, con relazione nella quale è data ragione del provvedimento che si propone.

Il direttore generale presenta al ministro dei lavori pubblici le proposte stesse corredate della deliberazione del Consiglio di amministrazione e del parere del Consiglio generale del traffico e predispone i successivi atti per la approvazione a norma dell'articolo 39 della legge.

Art. 2.

Qualora, dopo un anno di esperimento, sia stata riconosciuta l'opportunità di mantenere il provvedimento preso a norma del-

l'articolo precedente, il direttore generale, previa deliberazione del Consiglio di amministrazione e sentito il Consiglio generale del traffico, sottopone al ministro dei lavori pubblici la proposta per la conversione in legge del decreto Reale.

Se invece i risultati dell'esperienza consiglino la revoca del decreto Reale, il direttore generale, previa deliberazione del Consiglio di amministrazione e sentito il Consiglio generale del traffico, ne fa proposta al ministro dei lavori pubblici con la procedura di cui al secondo comma dell'articolo 1.

Nell'intervallo di tempo, che intercede fra il compimento dell'anno di esperimento e la promulgazione della legge, o l'emanazione del provvedimento di revoca, la tariffa, o la modificazione alle condizioni di trasporto, continua ad avere vigore.

Art. 3.

Le disposizioni degli articoli precedenti valgono per le modificazioni che debbano farsi nelle tariffe e condizioni di trasporto sulle ferrovie dello Stato, anche per i servizi cumulativi italiani ed internazionali.

Art. 4.

Le modificazioni alle condizioni di trasporto, che non importino aggravio per il pubblico, nè diminuzione d'introito, sono approvate per decreto Reale, sentito il Consiglio di amministrazione.

Art. 5.

L'Amministrazione dà notizia al pubblico, mediante appositi bollettini, od avvisi, delle modificazioni alle tariffe e alle condizioni di trasporto debitamente approvate.

Art. 6.

Le deliberazioni del Consiglio d'amministrazione per concessioni speciali di riduzioni di tariffa per trasporti temporanei, di

cui al quarto comma dell'articolo 39 della legge, sono trasmesse al ministro dei lavori pubblici con relazione sui motivi che giustificano le concessioni stesse.

Gli otto giorni fissati dal quinto comma dell'articolo stesso, entro i quali il ministro dei lavori pubblici può far conoscere il suo dissenso, decorrono dal giorno successivo alla data della comunicazione al ministro.

Art. 7.

Le norme di cui all'articolo precedente sono da osservarsi anche quando trattisi di rinnovare, prorogare, o modificare concessioni speciali già esistenti.

Art. 8.

La decorrenza delle concessioni speciali non può essere mai anteriore alla data della relativa domanda.

Qualora le pratiche amministrative per promuovere la approvazione della concessione e per stipulare le relative convenzioni abbiano richiesto un tempo superiore ai due mesi dalla data della domanda, la decorrenza della concessione può essere stabilita dal primo giorno del mese successivo al compimento dei due mesi predetti.

Le rinnovazioni, o le proroghe, delle concessioni devono essere chieste almeno due mesi prima della scadenza del periodo contrattuale. In caso contrario, le domande vengono considerate come fatte per ottenere una nuova concessione.

Art. 9.

Il Consiglio di amministrazione approva le norme d'indole generale e permanente per facilitare al pubblico l'esecuzione dei trasporti, in quanto non costituiscano modificazione delle tariffe e condizioni.

Art. 10.

Il direttore generale ed i capi dei Servizi e degli Uffici che ne siano delegati dal Consiglio di amministrazione possono fare concessioni riflettenti l'eseguimento in porto assegnato di trasporti di merci per le quali è prescritto il pagamento delle tasse in porto affrancato, la corrisponsione di spese anticipate in casi non contemplati dalle tariffe, gli assegni di cui possono essere gravate certe categorie di trasporti, l'inoltro con treni diretti, od accelerati, di merci che normalmente non vi sono ammesse ed altri simili provvedimenti.

Art. 11.

La liquidazione degli indennizzi dipendenti da perdite, avarie, ritardata resa delle merci e per danni accidentali ai viaggiatori e l'abbuono totale o parziale di sopratasse per penalità, di diritti di sosta e di magazzinaggio e di altri simili diritti accessorii, sono approvati dal Consiglio d'amministrazione quando la somma da pagare, o da abbuonare, superi le lire diecimila; dal direttore generale quando la somma non superi il detto limite, e dai capi dei Servizi, delle Unità speciali e degli Uffici dipendenti nei limiti e con le norme stabilite dal Consiglio di amministrazione.

Art. 12.

Il primo quinquennio di cui all'articolo 40 della legge, per la revisione generale della nomenclatura e classificazione delle merci, decorrerà dal giorno nel quale andrà in vigore la riforma delle tariffe e condizioni di trasporto contemplata all'articolo 38 della legge medesima.

Art. 13.

L'Amministrazione, anche prima delle revisioni generali della nomenclatura e classificazione delle merci da eseguirsi ogni quin-

quennio, può, in casi di riconosciute gravi ragioni di opportunità, provvedere a modificazioni isolate, o ad aggiunte di nuove voci, sotto l'osservanza del procedimento previsto dal secondo comma dell'articolo 40 della legge.

Art. 14.

Le ferrovie allacciate, per le quali è obbligatoria la istituzione dei servizi cumulativi, sono quelle che consentono il libero scambio del rispettivo materiale rotabile, avuto anche riguardo sia alla portata che al passo del materiale stesso.

Le altre circostanze per le quali, pur trattandosi di linee allacciate, può riconoscersi non conveniente l'istituzione del servizio cumulativo, sono valutate dall'Amministrazione.

Le deliberazioni con cui l'Amministrazione respinge le domande per istituzione di servizi cumulativi possono essere denunciate al ministro dei lavori pubblici, il quale decide con decreto, sentita l'Amministrazione e previo parere del Consiglio generale del traffico.

Art. 15.

La facoltà dell'esclusione dal servizio cumulativo delle spedizioni in transito diretto di cui al secondo comma dell'articolo 42 della legge comprende i trasporti:

fra stazioni di uso esclusivo delle ferrovie dello Stato;

fra una stazione di uso esclusivo delle ferrovie dello Stato ed una comune alle ferrovie stesse e ad altra Amministrazione;

fra una stazione di uso esclusivo delle ferrovie dello Stato ed una stazione di uso esclusivo dell'altra Amministrazione, situata in un centro di popolazione servito pure da stazione di uso esclusivo delle ferrovie dello Stato quando fra queste ultime due stazioni vi sia una distanza inferiore a 5 chilometri.

Visto, d'ordine del Luogotenente generale di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici

CIUFFELLI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 23 *dicembre* 1915, *n.* 1875, *col quale presso la Capitaneria del Porto di Savona, è costituito un Comitato per pronunciarsi sulle richieste delle autorità militari e civili, per accosti e scarichi privilegiati di piroscafi e per assegni speciali di carri ferroviari* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo poteri straordinari durante la guerra;

Considerata l'opportunità di regolare le richieste delle autorità militari e civili per l'accosto e lo scarico dei piroscafi e per l'assegno dei carri ferroviari nel porto di Savona, in guisa da conciliare le esigenze della guerra e dei pubblici servizi con quelle del commercio libero;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto coi ministri dell'interno, della guerra, della marina e dell'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

ARTICOLO UNICO.

Presso la capitaneria del porto di Savona è costituito temporaneamente un Comitato speciale con l'incarico di pronunciarsi sulle richieste presentate dalle autorità militari e civili, per accosti e scarichi privilegiati di piroscafi e per assegni speciali di carri ferroviari.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 18 gennaio 1916, n. 9.

Il Comitato è costituito dal capitano di porto, o da chi per esso, che lo presiede, da un delegato del Ministero della guerra, da un delegato del Ministero dell'interno e da un delegato dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Le decisioni del Comitato non sono soggette a reclami o ricorsi.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 dicembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI — CORSI — CAVASOLA — ZUPELLI.

Visto, Il guardasigilli: ORLANDO.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 23 *dicembre* 1915, *n.* 1901, *col quale vengono accordate facilitazioni per trasporti di persone e cose occasionati dal terremoto del* 13 *gennaio* 1915 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il decreto Reale 21 gennaio 1915, n. 39, convertito nella

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 17 gennaio 1916, n. 12.

legge 1° aprile 1915, n. 176, concernente facilitazioni nei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915;

Visto che in applicazione al disposto dell'art. 6, del R. decreto sopracitato le facilitazioni di trasporto di cui agli articoli 1, 2, 3 del decreto stesso sono state limitate a tutto il 31 dicembre 1915;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei ministri segretari di Stato per l'interno, pei lavori pubblici e pel tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A cominciare dal 1° gennaio 1916 saranno applicate sulle ferrovie dello Stato le seguenti agevolezze di tariffa:

a) la tariffa militare (comprendente la tassa di bollo) pei viaggi delle persone che, per conto di Comitati di soccorso, si recano nei luoghi danneggiati dal terremoto per portare soccorsi, o ne fanno ritorno, e pel trasporto del loro bagaglio fino a 50 chilogrammi;

b) la riduzione del 50 per cento sui prezzi della tariffa competente, salvo il prezzo minimo per tonnellata-chilometro di centesimi cinque per la grande velocità e di centesimi due e mezzo per la piccola, pei trasporti di materiali da costruzione, attrezzi, viveri, indumenti, suppellettili ecc., che da enti, Comitati e privati vengano elargiti ai superstiti;

c) la gratuità pei trasporti relativi ai contratti che dall'Amministrazione dei lavori pubblici fossero stati stipulati anteriormente alla pubblicazione del presente decreto e fino ad esaurimento dei contratti stessi, ma non oltre il limite di cui al seguente articolo 4;

d) la riduzione prevista dalla Concessione speciale XI (X dell'allegato alla legge 29 dicembre 1901, n. 562), senza vincolo di quantitativo minimo, pei viaggi degli operai dipendenti da imprese accollatarie di lavori, e la tariffa militare (col bollo) per il trasporto del loro bagaglio fino a 50 chilogrammi.

Art. 2.

Fino al 31 ottobre 1916 è mantenuta la gratuità dei trasporti delle persone scampate dal terremoto, limitatamente ai minorenni orfani abbandonati dei quali — in relazione all'art. 4 del R. decreto n. 13 del 14 gennaio 1915, ora legge n. 476 del 1° aprile 1915 — l'Opera nazionale di patronato « Regina Elena » ha assunto la protezione e la tutela, e per i viaggi che i detti minorenni dovessero compiere per essere inviati ad un qualsiasi ricovero provvisorio o definitivo, o altrimenti collocati in una città sede di studi, ovvero mandati in ospedali od altri stabilimenti di cura, o restituiti in via definitiva ai parenti; compresi i trasferimenti da uno all'altro dei detti luoghi.

Eguale concessione è fatta alle persone che accompagnano i minorenni anzidetti, anche pel viaggio di ritorno dopo l'accompagnamento.

A partire dal 1° novembre 1916, saranno applicabili anche per questi trasporti le disposizioni dell'art. 1, ultimo capoverso, del R. decreto n. 809 del 30 giugno 1911.

Art. 3.

La distribuzione delle richieste per i trasporti gratuiti ed a riduzione che potranno tuttora eseguirsi a norma del precedente articolo n. 1 sarà fatta, a cominciare dal 1° gennaio 1916, esclusivamente dagli uffici speciali del genio civile di Avezzano, Sora e Rieti ed, in sostituzione delle R. prefetture, dai capi compartimento delle ferrovie dello Stato.

La distribuzione, invece, delle richieste pei viaggi dei minorenni orfani abbandonati, di cui al precedente articolo 2 sarà fatta dall'Opera nazionale di patronato « Regina Elena ».

Art. 4.

Fermo restando quanto è detto nell'ultimo capoverso dell'articolo 2°, ogni altra concessione di trasporto, sia gratuito sia a riduzione, cesserà definitivamente col 31 ottobre 1916.

Art. 5.

I trasporti di persone, materiali, ecc., che verranno ancora effettuati gratuitamente a norma dei precedenti articoli continueranno ad essere valutati nel modo rispettivamente indicato all'articolo 5 del R. decreto n. 39 del 21 gennaio 1915, ora legge n. 476 del 1° aprile 1915.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 dicembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 23 *dicembre* 1915, *n.* 1902, *riguardante la temporanea riduzione di tariffa per il trasporto di zolfo a Catania* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'articolo 16 della legge 30 giugno 1910, n. 361, che fa obbligo all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di corrispon-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 17 gennaio 1916, n. 12.

dere al Consorzio obbligatorio per l'industria zolfifera siciliana la metà degli introiti di tariffa per i trasporti di zolfo;

Visto che, per effetto dell'interruzione della linea Catania-Palermo, fra le stazioni di Catenanuova e Raddusa, gli zolfi spediti da S. Caterina, Imera, Villarosa, Leonforte, ecc., diretti alle raffinerie di Catania, sono costretti a seguire la via di Termini Imerese-Messina;

Ritenuta l'opportunità che le tasse di porto relative alla maggiore percorrenza dei trasporti di zolfo, dovuta all'interruzione, siano equamente sopportate dagli interessati mittenti o destinatari e Consorzio zolfifero, conservando a quest'ultimo la quota che gli spetterebbe in base alle tasse di trasporto per la via normale;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quelli dell'agricoltura, industria e commercio, del tesoro e delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Alle spedizioni di zolfo in destinazione di Catania che, per effetto dell'interruzione della linea Catania-Palermo fra Catenanuova e Raddusa, seguano la via più lunga di Termini Imerese-Messina, saranno applicate le tasse di trasporto relative alla percorrenza effettiva ridotte del 50 per cento e aumentate della quota dovuta al Consorzio obbligatorio per l'industria zolfifera siciliana, come se le spedizioni seguissero la via normale.

Art. 2.

La quota spettante al Consorzio di cui all'articolo 1 sarà liquidata in base alle tasse di porto computate per la via normalmente seguita dai trasporti prima dell'interruzione.

Art. 3.

I provvedimenti di cui ai precedenti articoli hanno effetto dal giorno 20 dicembre 1915.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 dicembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI — CAVASOLA — CARCANO — DANEO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 31 *dicembre* 1915, *n.* 1868, *col quale viene stabilito che, col* 10 *gennaio* 1916, *cessano i R. Commissariati nei circondari di Avezzano e di Sora* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Veduto l'art. 9 del R. decreto 21 gennaio 1915, convertito nella legge 1° aprile, n. 476, dello stesso anno, col quale sono state richia-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, 11 gennaio 1916, n. 7.

mate in vigore, fino al 31 dicembre dell'anno in corso, le disposizioni dell'art. 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12;

Ritenuta l'opportunità che cessi nei circondari di Avezzano e di Sora l'eccezionale regime dei RR. commissari, nominati coi RR. decreti 14 e 22 gennaio, numeri 13 e 28;

Ritenuto però che, per le condizioni non ancora completamente normali in cui si trovano i Comuni di detti circondari, è utile e conveniente che ai sottoprefetti dei circondari stessi siano attribuite alcune delle facoltà, che attualmente sono riservate ai RR. commissari;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, segretario di Stato per gli affari dell'interno, di concerto col ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Col 10 gennaio 1916 cessano i RR. Commissariati nei circondari di Avezzano e di Sora, istituiti coi RR. decreti 14 e 22 gennaio 1915, nn. 13 e 28 convertiti nella legge 1° aprile 1915, n. 476.

Art. 2.

A decorrere dalla stessa data, ai sottoprefetti di Avezzano e di Sora è data facoltà di assumere, ove occorra, per mezzo di propri delegati, l'amministrazione dei Comuni danneggiati dal terremoto del 13 gennaio 1915 nei rispettivi circondari e di esercitare inoltre le attribuzioni di cui gli articoli 6 del R. decreto 14 gennaio 1915, n. 13, e 1, 3 e 11 del R. decreto 11 febbraio 1915, n. 106, convertiti nella legge 1° aprile 1915, n. 476.

Le attribuzioni di cui all'art. 7 del detto R. decreto 11 febbraio 1915, n. 106, convertito nella legge 1° aprile 1915, n. 476, sono esercitate dai capi degli uffici speciali del genio civile, istituiti coi RR. decreti 21 gennaio 1915, nn. 33 e 34, e, quando detti uffici saranno soppressi, dagli ingegneri capi degli uffici del genio civile di Aquila e di Caserta o da funzionari da essi delegati.

Art. 3.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 31 dicembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 2 *gennaio* 1916, *n.* 13, *concernente riduzioni di tariffa per i trasporti di agrumi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Ritenuta l'opportunità di concedere delle agevolezze di tariffa per i trasporti di agrumi e delle assicelle di legname per la costruzione delle cassette d'imballaggio, allo scopo di aiutare il traffico del detto prodotto;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 15 gennaio 1916, n. 11.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e di agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

a) Alle spedizioni di agrumi in provenienza da località ammesse come mittenti alla tariffa eccezionale n. 903 in vigore sulle ferrovie dello Stato, composte di un sol collo di peso fino a kg. 25 e da oltre kg. 25 fino a 40, percorrenti qualsiasi distanza sulla rete dello Stato ed eseguite in servizio interno a grande velocità, sono applicabili, rispettivamente, i prezzi di L. 1 e di L. 1,50, i quali comprendono la tassa per la traversata dello stretto di Messina, la soprattassa di stazione e l'aumento del sei per mille.

Le condizioni di applicazione sono quelle stesse della tariffa speciale n. 11 G. V., compresa quella che fa obbligo ai mittenti di presentare la speciale richiesta di spedizione.

La consegna a domicilio cessa di essere obbligatoria, quando i colli superano il peso di kg. 20;

b) i prezzi della tariffa eccezionale n. 903, serie *A*, sono ridotti del 15 per cento pei trasporti eseguiti in base alla tariffa medesima. La riduzione, però, non si estende alle tasse accessorie;

c) la tariffa eccezionale n. 1059, serie *A*, è resa applicabile ai trasporti di assicelle di legname di abete, di ontano, di pino e di pioppo, preparate per la costruzione delle cassette d'imballaggio degli agrumi, purchè in partenza da stazioni ammesse, come mittenti, alla tariffa stessa, ed in destinazione di Reggio Calabria, Messina, Catania, Palermo e Siracusa.

È riservata all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato la facoltà di stabilire le modalità di applicazione del provvedimento.

Art. 2.

Del minore introito derivante dai provvedimenti di cui al precedente articolo, l'Amministrazione ferroviaria è autorizzata a tener conto nel computo dei prodotti.

Art. 3.

I provvedimenti di cui sopra avranno la validità dal 1° gennaio al 30 giugno 1916.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 gennaio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 2 *gennaio* 1916, *n.* 14, *riguardante la proroga fino al* 30 *giugno* 1916 *della riduzione del* 50 *per cento della tariffa ferroviaria per i trasporti di frumento, grano turco e rispettive farine* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visti i Nostri decreti 24 giugno 1915, n. 931, e 22 agosto 1915, n. 1265;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, 15 gennaio 1916, n. 11.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli di agricoltura, industria e commercio e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

ARTICOLO UNICO.

La validità del provvedimento di cui all'art. 1 del Nostro decreto 24 giugno 1915, n. 931, concernente il ribasso del 50 per cento sulle tariffe ferroviarie per i trasporti a vagone completo di frumento e di granoturco e delle loro farine (compresi i semolini) anche di provenienza estera, è ulteriormente prorogata fino al 30 giugno 1916.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 gennaio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO MINISTERIALE 16 *dicembre* 1915, *relativo alle concessioni di trasporto per il terremoto del* 13 *gennaio* 1915.

IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'articolo 5 del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 39, concernente facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915;

DECRETA:

A cominciare dal 1° gennaio 1916, cesseranno di aver vigore le facilitazioni di tariffa per i trasporti di persone e di cose di cui agli articoli 1, 2 e 3 del R. decreto 21 gennaio 1915, n. 39.

Roma, li 16 dicembre 1915.

Il ministro

CIUFFELLI.

Ordine di servizio n. 5. (C.).

Tariffa eccezionale N. 1006 p. v.

(Vedi ordine di servizio n. 322-1915).

Col 21 gennaio 1916 la tariffa eccezionale n. 1006 P. V., valevole per i trasporti di « lignite e formelle di lignite » è estesa alle spedizioni in partenza dalle stazioni di Borgo S. Lorenzo e Sinalunga in destinazione delle stazioni nominate in detta tariffa e di qualunque altra stazione delle linee continentali dello Stato, distante almeno 150 chilometri da quella di partenza o paganti per tale percorrenza.

Opportuna annotazione è da farsi in detta tariffa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 6. (C.).

Tariffa locale N. 215 p. v.

(Vedi ordine di servizio n. 258-1915).

Col 21 gennaio 1916 la tariffa locale n. 215 P. V., valevole per i trasporti di « lignite e formelle di lignite », è estesa alle spedizioni in partenza dalle stazioni di Borgo S. Lorenzo e di Sinalunga.

Opportuna annotazione è da farsi in detta tariffa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 7. (C.).

Tariffa locale n. 235 p. v

(Vedi ordine di servizio n. 321-1915).

Col 21 gennaio 1916 la tariffa locale n. 235 P. V., valevole per i trasporti di « acido cloridrico e acido solforico », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalle stazioni di Modena e Pozzolo Formigaro.

Opportune aggiunte dovranno essere fatte nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 8. (S.).

Validità per il 1916 alle carte di ingresso stazione e di transito pedonale rilasciate nel 1915.

(Vedi ordine di servizio n. 328-1915).

In conformità alla deliberazione presa da questa Direzione generale di mantenere la validità per il 1916 alle carte di ingresso stazione e di transito pedonale rilasciate nel 1915 (Ord. di servizio 328, Bollettino n. 47) si informa che l'Autorità militare ha consentito che le speciali tessere in cartoncino verde e in cartoncino bianco, per ingressi stazioni e transito pedonale, rilasciate dopo il maggio scorso anno, dietro accordi tra la medesima e questa Direzione generale, mantengano la loro validità durante quest'anno.

Ordine di servizio N. 9. (C.).

Riduzione di tariffa pei trasporti di merci a carro completo diretti a località normalmente servite dai porti dell'Adriatico.

(Vedi ordini di servizio n. 178, 191 e 264 e circolari 62 e 85-1915).

Con riferimento agli Ordini di servizio n. 178 e 191-1915 ed in relazione al decreto luogotenenziale n. 1885 del 23 dicembre 1915, si avverte che, dal 21 gennaio 1916 fino a nuovo avviso, la riduzione del 25 per cento sui prezzi delle tariffe in vigore, di cui ai citati Ordini di servizio, è estesa, alle medesime condizioni ivi stabilite, ai trasporti delle merci delle quali sia provata la provenienza dal mare e spedite a carro completo da S. Margherita Ligure e da Sestri Levante per località poste ad oriente della linea Brescia - Piadena - Parma - Bologna - Pistoia - Firenze - Terontola - Chiusi - Orte - Terni - Sulmona - Carpinone - Vinchiaturo - Benevento - Avellino - Rocchetta S. Antonio - Potenza Inferiore - Metaponto.

Sulle lettere di porto, le stazioni di S. Margherita Ligure e Sestri Levante dovranno far risultare l'annotazione « merce proveniente dal mare - firma . . . . », giusta il 3° comma del punto 1° dell'Ordine di servizio n. 191-1915.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 10. (C.).

Trasporti a domicilio nelle ferrovie dell'Alta Valtellina.

A datare dal 1° febbraio 1916, gli attuali corrispettivi per il servizio dei trasporti a domicilio alla stazione di Tirano (ferrovie

dell'Alta Valtellina) da e per il comune omonimo e le località limitrofe, vengono sostituiti da quelli indicati nell'unito prospetto.

Analoghe modificazioni dovranno introdursi alle pagine 47 e 51 del Fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio », edizione 1912.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio n. 10-1916.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

AL FASCICOLO

“ Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio ”

(Edizione 1912)

A pag. 47: sostituire l'attuale prospetto dei prezzi con quello seguente:

Località ammesse alla corrispondenza		
Grossotto	Bolladore	Bornio
2.50	3.20	6.00
2.20	2.90	5.60
4.00	5.30	7.50
0.80	0.90	1.25
1.00	1.20	1.70
0.70	0.90	1.25
0.60	0.60	0.60
Si applicano i prezzi per quintale divisibile di 10 in 10 Kg. stabiliti per la G. V., salvo le tasse minime.		
1.25	1.90	3.50
2.00	3.00	5.50
0.55	0.70	1.00
0.80	1.00	1.50

A pag. 51: sostituire l'attuale prospetto dei prezzi con quello seguente:

Numerario e preziosi		Pacchi ferroviali	Merci in genere	Mobilio ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	
per ogni L. 1000 indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	(Tariffe speciali N. 1 e 11	per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.		di merci in genere	di mobilio ed oggetti voluminosi
0.30	0.[illegible]5	(1)	0.30	0.55	0.40	0.55
—	—	—	0.20	0.35	0.25	0.40
0.40	0.30	(1)	0.45	0.65	0.45	0.65
—	—	—	0.35	0.50	0.35	0.45

Ordine di servizio n. 11. (C.).

Trasporti a domicilio a Pallanza.

Col giorno 20 gennaio 1916 viene istituito alla stazione di Pallanza-Tramvia, della Tramvia elettrica Pallanza Fondo Toce-Pallanza, il servizio dei trasporti a domicilio da e per il comune di Pallanza.

Di conseguenza, nel fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio » si dovrà aggiungere:

nell'indice, a pag. 3, parte III, l'indicazione: « Tramvia Elettrica Pallanza Fondo Toce-Pallanza . . . . . . pag. 70 » e nella pag. 70, l'unito prospetto.

Dippiù a pag. 74 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » edizione 1915, si dovrà aggiungere, nel prospetto, la lettera *D* nella colonna 8, di fianco al nome della stazione di Pallanza-Tramvia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e* 22.

Allegato

all'Ordine di servizio n. 11-1916

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

AL FASCICOLO

“ Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio ”

(Edizione 1912)

A pag. 70 aggiungere il seguente prospetto:

Trasporti a domicilio

delle stazioni della Tramvia Pallanza-Fondo Toce Pallanza.

LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per [illegible]	Merci in [illegible]	Mobilia ed o[illegible]	Grana[illegible]e [illegible]li [illegible]ne	Tassa minima per [o]gni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.				
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Pallanza-Tramvia	0.15	—	0.30	0.15	0.40	0.50	0.25	0.30	0.50	0.20	0.30	

Avvertenza. - Il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio è limitato al solo pianterreno e ne sono esclusi:

— le merci dichiarate ferme in stazione,
— i colli indivisibili di peso superiore ai Kg. 500,
— i colli di dimensioni superiori a m. 5 × 2 × 1.50,
— le spedizioni gravate d'assegno superiore alle L. 1000,—,
— le pietre da costruzione,
— le merci alla rinfusa,
— i foraggi non compressi,
— il bestiame, i veicoli, i feretri,
— le merci pericolose o nocive.

Il servizio si effettua con le stesse norme stabilite dalle ferrovie dello Stato.

Ordine di servizio n. 12. (M. e C.).

Facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915.

(Vedi ordini di servizio n. 34. 40. 54. 63. 67, 89, 132, 142 e 209-1916).

A partire dal 1° gennaio 1916 le facilitazioni vigenti pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915, per quanto riguarda il percorso sulle ferrovie dello Stato, sono sostituite da quelle contenute nel decreto Luogotenenziale 23 dicembre 1915, n. 1901.

Per l'applicazione delle nuove facilitazioni si dispone quanto appresso, avvertendo che restano con ciò abrogate tutte le precedenti disposizioni impartite in materia.

I. - Trasporti dei viaggiatori.

1° *Specie dei trasporti.* — I trasporti dei viaggiatori possono essere:

a) *gratuiti*, se trattasi di minorenni orfani abbandonati dei quali l'Opera di patronato nazionale « Regina Elena » abbia assunto la tutela, e di persone di accompagnamento;

b) *a tariffa militare* (comprendente la tassa di bollo) se trattasi di persone che, per conto di comitati di soccorso, si recano nei luoghi danneggiati dal terremoto per portare soccorsi, o ne ritornano;

c) *a tariffa differenziale* 50-75%, se trattasi di operai dipendenti da imprese accollatarie di lavori da compiersi nei luoghi colpiti dal terremoto.

2° *Richieste.* — Le richieste per i viaggi *gratuiti* di cui al comma *a*) del precedente punto 1° (mod. *A* pel viaggio, dei minorenni, mod. *B* pel viaggio delle persone di accompagnamento).

saranno stampate in carta *rosa*, ma di modello uguali a quelle di color camoscio, in uso pei viaggi dei minorenni orfani del terremoto calabro-siculo (ordine di servizio n. 60-1914) e verranno emesse direttamente dall'Opera nazionale di patronato « Regina Elena ».

Le richieste per viaggi a tariffa ridotta di cui ai punti *b*) e *c*), da adoperarsi per l'uso delle nuove facilitazioni, sono ancora quelle *rosa* mod. A, fin qui usate, ma saranno rilasciate esclusivamente dai Capi compartimento e dagli uffici del Genio Civile di Avezzano, Sora e Rieti.

Saranno pertanto da respingere, dal ricevimento del presente Ordine di servizio, le richieste che venissero presentate emesse da altre autorità o da altri uffici che non siano quelli sopra citati.

Le stazioni terranno presente che nel caso di richiesta mod. *A* (individuali o collettive) e *B* emesse dall'Opera nazionale di patronato « Regina Elena » esse devono trattenere l'apposita sezione di sinistra e consegnare ai viaggiatori la sezione di destra da valere come documento di identità personale o collettiva; nel caso invece di richieste mod. *A* rilasciate dai Capi compartimento, e dai suddetti uffici del Genio Civile, esse devono trattenere la sezione superiore e restituire quella inferiore al viaggiatore che deve conservarla per esibirla durante il viaggio come documento di identità personale.

Le richieste devono essere dalle stazioni debitamente bollate e completate per la loro parte in entrambe le sezioni, con la indicazione della serie e del numero del biglietto emesso. Particolare attenzione dovrà essere posta per quanto riguarda le richieste Mod. *B* emesse dall'Opera Nazionale di patronato pel viaggio delle persone di accompagnamento dei minorenni orfani. Queste effettuano di regola viaggi di andata e di ritorno e quest'ultimo (come già si pratica per l'accompagnamento dei minorenni orfani del terremoto 28 dicembre 1908 e come risulta dalle disposizioni stampate sulla stessa richiesta Mod. *B* a tergo della sezione destinata al viaggiatore) deve essere iniziato non più tardi del quinto giorno successivo a quello dell'andata. Perciò le stazioni dalle quali si iniziano i viaggi di *andata* dovranno aver cura di chiedere alle persone di accompagnamento l'esibizione delle richieste Mod. *B* relative ai viaggi di ritorno per applicarvi nell'apposito spazio

l'occorrente bollo a data, senza del quale le richieste non sono poi valevoli per ottenere i biglietti pei viaggi di ritorno.

Si rammenta inoltre che non sono ammesse richieste per biglietti di 1ª classe e che le persone di accompagnamento devono essere una sola per ogni minorenne, o gruppo di minorenni, diretti ad una medesima destinazione.

3° *Distribuzione dei biglietti.* — Prima di procedere al rilascio dei biglietti le stazioni avranno cura di accertare, come di dovere, che le richieste presentate siano regolarmente completate in ogni loro parte (su quelle Mod. *A* dell'Opera Nazionale di patronato deve essere sempre indicata anche l'età dei minorenni), che siano rilasciate da chi vi è autorizzato, che non siano scadute di validità (specialmente quelle relative al viaggio di ritorno delle persone di accompagnamento), ecc.

Compiuto tale accertamento, le stazioni rilasceranno — contro ritiro della competente sezione della richiesta — il biglietto gratuitamente o col pagamento del prezzo, a tariffa ridotta, secondo la natura della richiesta, avvertendo che per ogni richiesta devesi emettere un solo biglietto mod. Ci-201 valevole per la destinazione, la via, la classe (esclusa in ogni caso la 1ª) ed il quantitativo di posti indicati sulla richiesta.

Si tenga presente che: pei viaggi a tariffa militare devonsi riscuotere i prezzi della tariffa militare *col bollo;* che pei viaggi a tariffa differenziale 50-75% degli operai di imprese accollatarie di lavori non esiste vincolo di quantitativo minimo di persone; cht i biglittti per i viaggi gratuiti devono essere staccati dalla matrice lungo la linea degli zero; che i biglietti devono essere rilasciati sempre per viaggi di sola andata e mai di andata e ritorno, e che, infine, su tutti i biglietti emessi devono essere indicati sempre gli estremi della relativa richiesta.

I biglietti rilasciati pei viaggi di cui trattasi dovranno essere tutti contabilizzati al prospetto XV del mod. Ci-213-*a*; tanto dei biglietti a tariffa ridotta quanto di quelli rilasciati gratuitamente, si dovrà inoltre compilare ed allegare alla contabilità un separato elenco contenente serie, numero e destinazione per ciascun biglietto.

4° *Utilizzazione dei biglietti.* — I viaggiatori di 2ª classe sono ammessi in tutti i treni, compresi i direttissimi; quelli di 3ª classe nei treni diretti, accelerati, omnibus e misti, restando esclusi dai direttissimi. Rimangono però sempre in vigore le limitazioni di ammissione stabilite per alcuni treni dall'orario ufficiale.

Non sono ammessi cambi di classe.

È consentito l'uso delle vie facoltative e delle deviazioni — anche pei viaggi gratuiti dei minorenni orfani e delle persone di accompagnamento — in quanto le medesime possano giovare alla celerità e comodità di viaggio.

Sono ammesse le fermate intermedie nei limiti e con le norme stabilite dall'allegato n. 7 alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato.

L'identità dei viaggiatori è dimostrata, personalmente o collettivamente, dalla esibizione delle sezioni delle richieste mod. *A* e *B* che le stazioni avranno cura di restituire, dopo completate, ai porgitori.

II. - Trasporti dei bagagli.

I trasporti dei bagagli a tariffa ridotta sono ammessi soltanto se appartenenti alle persone di cui ai comma *b*) e *c*) del punto 1° del presente ordine di servizio e verso presentazione delle richieste rosa, mod. *B*, attualmente in uso rilasciate però dai Capi compartimento.

I prezzi da riscuotere sono quelli della tariffa militare comprendente la tassa di bollo, ferma la tassa minima di L. 0,75 per spedizione.

La concessione della tariffa ridotta è limitata ad un massimo di 50 chilogrammi per persona; l'eventuale eccedenza dovrà essere tassata a tariffa ordinaria.

Per ogni richiesta devesi effettuare una sola spedizione bagagli anche se questi appartengono a più persone.

Sugli scontrini e sui fogli di via delle spedizioni si dovranno indicare gli estremi della richiesta mod. *B* e questa dovrà essere

completata con la indicazione del numero dello scontrino emesso applicandovi poscia il bollo ad umido della stazione.

La sezione inferiore delle richieste mod. *B* dovrà essere restituita allo speditore.

Le richieste ritirate dovranno poi essere allegate, come di norma, alla contabilità bagagli a giustificazione della concessa tariffa ridotta. Le stazioni dovranno effettuare appositi elenchi delle spedizioni eseguite.

III. - Trasporti di materiali e merci.

1° *Agevolezze di tariffa.* — Pei trasporti di materiali da costruzione, attrezzi, viveri, indumenti, suppellettili, ecc. che da enti, comitati e privati sono largiti ai superstiti e per quelli eseguiti per conto dell'Amministrazione dei Lavori Pubblici (uffici speciali del Genio civile), è accordata la riduzione del 50% sui prezzi della tariffa competente, salvo il prezzo minimo per tonnellata e chilometro, di centesimi cinque per la grande velocità e di centesimi due e mezzo per la piccola velocità.

La riduzione non si estende ai diritti fissi ed alle tasse accessorie.

Pei trasporti però eseguiti in base a contratti stipulati dalla detta Amministrazione dei Lavori Pubblici, anteriormente al mese di dicembre 1915 è accordata invece la gratuità fino ad esaurimento dei contratti stessi, ma non oltre il 31 ottobre 1916 (vedi capo IV).

2° *Richieste.* — Per ottenere le agevolezze di cui al precedente punto 1°, gli speditori, oltre agli ordinari documenti di trasporto (lettere di porto o note di spedizione), dovranno presentare a partenza, per ogni singola spedizione, la richiesta color *rosa*, mod. *C*, fin qui usata, la quale sarà rilasciata esclusivamente da uno degli Uffici del genio civile di Avezzano, Sora e Rieti e, quando trattisi di trasporti a tariffa ridotta del 50%, anche dai Capi compartimento.

Non saranno da accettarsi, dal ricevimento del presente Ordine di servizio, le richieste che eventualmente risultassero emesse da altre autorità o da altri uffici.

Qualora fossero presentate più spedizioni con unica richiesta o con richieste incomplete, le stazioni dovranno invitare gli speditori a presentarne una per spedizione od a far completare le richieste, negandone, in caso contrario, l'accettazione.

3° *Modo d'inoltro.* — I trasporti di materiali da costruzione, attrezzi, viveri, ecc., devono, *di regola,* essere eseguiti *a piccola velocità*: l'accettazione a grande velocità è consentita soltanto per le merci *deperibili o per quelle di assoluta urgenza,* comprovata da dichiarazioni motivate sulle richieste.

4° *Destinazione e indirizzo dei trasporti.* — Le spedizioni dei materiali, attrezzi, viveri, ecc. per poter beneficiare delle agevolezze di tariffa di cui al punto 1°, devono essere esclusivamente destinate a località danneggiate dal terremoto (di cui gli elenchi approvati con i Regi decreti n. 71 e 72 del 7 febbraio 1915, n. 118 del 14 febbraio 1915 e n. 543 del 22 aprile 1915, pubblicati nei Bollettini ufficiali n. 7, 8 e 19 del 1915) ed essere indirizzate ad Autorità governative, Enti o Comitati: pei materiali da costruzione ed attrezzi è ammesso che sia aggiunta a quella dell'Ufficio, ecc. l'indicazione della Ditta assuntrice dei lavori.

Non verificandosi le dette circostanze, le stazioni devono astenersi dall'applicare qualsiasi agevolezza di tariffa.

5° *Carico e scarico.* — Le operazioni di carico e scarico delle spedizioni in franchigia di materiali da costruzione, attrezzi, viveri, indumenti, suppellettili, ecc. a carro completo, devono essere eseguite a cura e spese dei mittenti e dei destinatari.

Per le spedizioni a tariffa ridotta del 50% il carico e lo scarico saranno eseguiti dall'Amministrazione o dalle parti, giusta le prescrizioni della tariffa applicabile al trasporto.

6° *Tasse di sosta o di magazzinaggio.* — Le spedizioni eseguite sia con riduzione che in franchigia sono tutte sottoposte al pagamento delle tasse di sosta o di magazzinaggio stabilite dalle vigenti tariffe nella stessa misura prescritta dai trasporti ordinari.

7° *Rispedizioni.* — In nessun caso è da ammettersi il cambio di destinazione dei trasporti già accettati od in corso di viaggio; qualora da qualche stazione fosse inavvertentemente accettata l'accennata domanda di modificazione al contratto di trasporto, quella che riceve l'ordine di tale modificazione non deve dar corso alle disposizioni del mittente.

Si avverte, inoltre, che, pei trasporti già pervenuti alla destinazione indicata nella richiesta mod. *C*, siano essi asportati o no dal recinto della stazione, non deve essere consentita la rispedizione ad altra località, neppure se richiesta a pagamento di tariffa intiera.

Tali *rispedizioni* potranno essere ammesse nel solo caso che gli interessati si assoggettino al totale pagamento delle tasse a tariffa intiera, per i due separati percorsi, dalla stazione originaria di partenza a quella di prima destinazione e da questa alla stazione definitiva del trasporto.

Qualora le *rispedizioni* fossero richieste per una località *non danneggiata* dal terremoto, o per una località *danneggiata* ma dirette ad un privato, le stazioni dovranno compilare il verbale di accertamento abusi, esigendo, oltre alle tasse a tariffa ordinaria per i due separati percorsi, anche le penalità in base all'articolo 10 delle tariffe, informandone sollecitamente la competente Divisione Movimento, per gli ulteriori provvedimenti.

8° *Responsabilità della ferrovia.* — Nessun indennizzo sarà pagato per ritardi di resa; per quanto riflette le perdite e le avarie l'indennizzo sarà pagato nel solo caso che venga provata la colpa dell'Amministrazione.

9° *Riassunti ed elenchi separati degli arrivi.* — Le stazioni di arrivo dovranno compilare, per gestione, appositi riassunti dei trasporti eseguiti in franchigia ed appositi elenchi dei trasporti a tariffa ridotta del 50%.

Gli uni e gli altri sono da inviarsi, coi modi e nei termini consueti, al competente Controllo interno.

10° *Trasporti in servizio.* — Le disposizioni che precedono non riguardano i trasporti di materiali che sono eseguiti dall'Am-

ministrazione (per mezzo del Servizio Approvvigionamenti) per conto del Governo.

IV. - Durata delle facilitazioni.

Le facilitazioni pei trasporti tanto delle persone quanto delle cose cesseranno definitivamente col 31 ottobre 1916, fatta eccezione pei viaggi dei minorenni orfani abbandonati per i quali, a partire dal 1° novembre 1916, sarà applicabile la tariffa differenziale B con le norme stabilite dall'Ordine di servizio n. 60-1914 relativo ai trasporti di persone occasionati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

In quanto non è diversamente disposto dal presente Ordine di servizio, valgono, pel rilascio e l'uso dei documenti e per l'eseguimento dei trasporti, le disposizioni generali per l'applicazione delle concessioni speciali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare n. 5. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.
(Vedi Circolari N. 21, 44 e 72-1915).

A seguito delle comunicazioni fatte colla Circolare n. 72-915, si riporta qui appresso l'elenco dei comuni dichiarati successivamente fillosserati.

PIEMONTE.

Provincia di Alessandria.

Circondario di Asti - Villafranca d'Asti.
Circondario di Casale Monferrato - S. Giorgio Monferrato.

PUGLIE.

Provincia di Lecce.

Circondario di Lecce - Bagnolo del Salento — Carpignano Salentino — Otranto — Palmariggi — Uggiano la Chiesa.

CALABRIE.

Provincia di Catanzaro.

Circondario di Catanzaro - Andali.
Circondario di Cotrone - Petilia Policastro.

Provincia di Cosenza.

Circondario di Cosenza - Cerzeto.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare n. 6. (R.).

Cambi sull'estero.

In relazione alle disposizioni emanate con la circolare n. 73 pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 42-1915 ed in conformità al parere emesso dal Ministero del tesoro, nel riflesso che la nostra Amministrazione deve esigere le tasse sui percorsi esteri e gli assegni gravanti che transitano dai nostri confini, nella stessa valuta che deve poi corrispondere per tale titolo alle ferrovie estere interessate, comunico che ai trasporti medesimi in transito da Domo-

dossola, Luino, Chiasso e Chiavenna, le stazioni dovranno applicare il cambio sulla Svizzera.

Ove, invece, venisse offerto il pagamento in oro, esso sarà da accèttarsi con l'aggiunta della differenza risultante fra il cambio dell'oro e quello sulla Svizzera.

Fino a nuove decisioni è da escludere l'accettazione degli scudi alla pari con l'oro.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con i decreti sottoindicati del ministro della guerra, sono state escluse dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato, le seguenti ditte:

— *Decreto* 19 *dicembre* 1915, *n.* 86: Ditta Strigelli Grech composta di Strigelli Antonio fu Giulio Cesare, nato a Vigevano, domiciliato in Firenze, fabbricante di cappelli di paglia, e Grech Luigi di Eugenio, nato in Alessandria di Egitto, domiciliato in Firenze, commerciante.

— *Decreto* 19 *dicembre* 1915, *n.* 87: Ditta Giuseppe Cesana, costituita dal solo Cesana Giuseppe fu Aronne, nato a Venezia, suddito ellenico, domiciliato in S. Cassiano, negoziante di chincaglierie.

Comunicazioni.

Opera di previdenza a favore del personale.

(Legge 19 giugno 1913, n. 641).

Dopo la comunicazione fattasi nel Bollettino n. 40 del 7 ottobre 1915, la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato a tutto il 31 dicembre 1915 le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Esercizio	Indennità di buonuscita (art. 1 § 1 della legge) – ad agenti – N.	Importo		Indennità di buonuscita – a famiglie – N.	Importo		Sussidi temporanei ad orfani (art. 1 § 2 della legge) – N.	Importo	Assegni alimentari vitalizi (art. 1 § 3 della legge) – N.	Importo	Rimborsi di trattenute (art. 3 della legge) – ad agenti – N.	Importo		Rimborsi di trattenute – a famiglie – N.	Importo	
Approvate dal 1° ottobre a tutto il 31 dicembre 1915	1912-13	»	»	»	2	536	41	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	1913-14	»	»	»	4	1.272	83	2	741	»	»	»	»	»	»	»	»
	1914-15	1	545	04	107	52.787	64	43	15.418	2	762	1	6	63	3	49	79
	1915-16	259	191.782	»	48	39.150	95	71	25.054	»	»	1	19	86	4	39	10
Aggiungendo quelle approvate precedentemente .	. . .	7907	6.006.906	41	1681	995.513	54	1121	398.080	46	15.864	130	1.056	54	28	214	03
Si ha un totale a tutto il 31 dicembre 1915.		8167	6.199.233	45	1842	1.089.261	37	1237	439.298	48	16.626	132	1083	03	35	302	92

Il Consiglio d'Amministrazione, in adunanza 30 ottobre 1915, ha ratificate le concessioni di sussidi temporanei, assegni alimentari vitalizi e ricoveri di orfani approvate dal Comitato sulla disponibilità dell'esercizio finanziario 1914-15, come da comunicazioni fatte sui precedenti bollettini.

Nella stessa adunanza il Consiglio medesimo, su proposta del Comitato dell'Opera, ha deliberato che per l'esercizio finanziario 1915-16, sia erogata per le concessioni facoltative sopra specificate, una somma che, capitalizzata, non superi l'annualità presunta disponibile di L. 361,600.

Sulla disponibilità del suddetto esercizio finanziario 1915-16, nonchè sul residuo della somma di L. 50,000 approvata come dalla precedente comunicazione (Bollettino n. 29-1915) dal Consiglio d'amministrazione per concessioni di assegni alimentari e ricoveri di orfani a favore di famiglie di agenti periti nel terremoto del 13 gennaio 1915, furono approvate dal Comitato, dopo il 30 settembre 1915, le seguenti concessioni:

1° Sussidi temporanei
(art. 1, n. 2, lett. c della legge).

N. 2 a favore degli orfani sottoindicati:

a) Alda, orfana dell'applicato pensionato *Feliciani* Augusto (50413): L. 310 annue, con decorrenza 1° settembre 1915;

b) Iris, orfana del fuochista pensionato *Izzo* Francesco (78449): L. 240 annue, con decorrenza 1° luglio 1915.

2° Assegni alimentari vitalizi
(art. 1, n. 3, lett. e della legge).

N. 10 a favore delle sottoindicate persone di famiglia di ex agenti:

a) Bianchi Annunziata Angelica madre del guardafreno *Elmi* Pietro (115528) (morto nel terremoto del 13 gennaio 1915): L. 300 annue, con decorrenza 1° ottobre 1915;

b) *Rossi* Maria e *Rossi* Teresita, sorelle dell'ispettore *Rossi* Pilo (14422) (morto nel terremoto del 13 gennaio 1915): L. 468 annue, con decorrenza 1° luglio 1915;

c) *Schiavi* Iole, vedova dell'a. applicato *Panero* Giuseppe (125641): L. 300 annue con decorrenza 1° ottobre 1915;

d) *Tiezzi* Giovannina, vedova del portiere *Serni* Alfredo (106795): L. 300 annue, con decorrenza 1° settembre 1915;

e) *Nasca* Francesca, sorella del sotto-ispettore *Nasca* Lucio (264): L. 360 annue, con decorrenza 1° luglio 1915;

f) *Zoni* Paolina, vedova del manovale *Gaspari* Innocente (136323): L. 300 annue, con decorrenza 1° settembre 1915;

g) *De Mari* Francesco e *Anaclerio* Maria Filomena, genitori del manovale *De Mari* Alfredo (126827): L. 393 annue, con decorrenza 1° novembre 1915;

h) *De Michele* Lucia, vedova dell'operaio di 1ª classe *Abbagnano* Alfonso (123883): L. 300 annue, con decorrenza 1° settembre 1915;

i) *Amendola* Anna, vedova del manovale *Mancinelli* Vincenzo (144778): L. 300 annue, con decorrenza 1° agosto 1915;

l) *Garabo* Paolina, vedova di *Iazzetti* Savino (44339): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1915.

3° Ricovero di orfani

art. 2 penultimo capoverso della legge.

N. 24. a favore degli orfani sottoindicati:

a) *Salvatore*, orfano dell'accenditore *Vella* Antonino (4787);

b) *Gaetano*, orfano del capo squadra cantonieri *Soraci* Gaetano (4037);

c) *Ernesto*, orfano del capo conduttore *Caliendo* Pasquale (32067);

d) *Geltrude*, orfana del guardia stazione *Calducci* Domenico (9825);

e) *Giuseppe*, orfano dell'operaio di 1ª classe *[illegible]* Ernesto (81917);

f) *Luigi*, orfano del manovale *Virgili* Gaetano (40244);

g) *Giovanni*, orfano del manovale *Carolla* Gennaro (28454);

h) *Angelo*, orfano dell'accenditore *Tranchino* Giuseppe (102248);

i) *Marino*, orfano del guardiano *Morgantini* Asterio (77207);

j) *Elena*, orfana del cantoniere *Taffoni* Umberto (119810);

l) *Aristide*, orfano del sotto capo ufficio *Cavallari* Achille (15701);

m) *Gino*, orfano del manovratore *Pennesi* Elpidio (12440);

n) *Alessandro*, orfano dell'aiutante applicato *Sollima* Pasquale (83221);

o) *Celestino*, orfano del capo stazione di 3° grado *Menozzi* Eugenio (31262);

p) Cesare, orfano del portiere *Provinciali* Carlo (31800);

q) *Giovanni*, orfano dell'aiutante applicato *Forgione* Angelo (64787): a condizione che, essendo orfano anche della madre, la pensione di L. 238 annue di cui l'orfano è provvisto sul fondo pensioni sia devoluta, oltre al sussidio temporaneo, quale contributo nelle spese di ricovero;

r) *Giordano*, orfano dell'operaio di 2ª classe *Angelini* Giuseppe (44406);

s) *Concetta* e *Pietro*, orfani del manovale *Marchica* Orazio (123341);

t) *Alfonsa*, orfana del macchinista *Napolitano* Andrea (81118): ricovero già approvato in adunanza 18 aprile 1914 e successivamente revocato in adunanza 27 giugno stesso anno);

u) *Irene*, orfana dell'operaio di 1ª classe *Falascone* Andrea (89587);

v) *Astrea*, orfana del capo stazione di 1° grado *Guarino* Gaetano (9988);

w) *Mario*, orfano dell'applicato principale *Carli* Umberto (64112);

z) *Giulio*, orfano del capo stazione di 2° grado *Todeschini* Giuseppe (53300), (orfano pure di madre): a condizione che il tutore concorra nelle spese del ricovero, con la somma annua di li-

re 505.50 rappresentante la quota parte della pensione di cui l'orfano stesso gode sul fondo pensioni.

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera, furono dal Comitato nominati i seguenti patroni, cui venne affidata l'assistenza e la sorveglianza degli orfani ricoverati in Istituti di educazione e di istruzione:

LANZO TORINESE: il sig. *Pangella* geom. Lorenzo, applicato principale, Divisione Movimento di Torino;

MILANO: il sig. *Decio* avv. cav. Giulio, ispettore principale, Divisione Movimento di Milano;

POSSAGNO: il sig. *Candelari* Armando, capo stazione di Pederobba;

URBINO: il sig. *Macellari* Emilio, capo stazione;

LIVORNO: il sig. *Benvenuti* cav. Ciro, ispettore del Movimento a riposo, abitante in quella città;

NOCERA INFERIORE: il sig. *Borrelli* Andrea, capo stazione;

REGGIO CALABRIA: il sig. *Leca* Paolo, sotto capo ufficio, Divisione Movimento;

VILLA S. GIOVANNI: il sig. *Benedetto* Giovanni, capo stazione;

POLISTENA: il sig. *Intonti* Pasquale, capo stazione di Rosarno.

Dall'applicato sig. Saverio De Francesca, della Divisione Movimento di Ancona, sono state versate a favore dell'Opera di Previdenza lire 50, raccolte fra alcuni funzionari ed agenti di Ancona.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Ammirati** Armando - Manovale avventizio - Divisione Movimento Reggio C. - Soldato di fanteria - Morto il 30 luglio 1915.

(147567) - **Vegetti** Giovanni - Applicato in prova - Divisione Lavori Genova - Aspirante ufficiale di fanteria - Morto il 10 ottobre 1915.

- **Ponta** Giulio - Cantoniere avventizio - Divisione Lavori Genova - Caporale di fanteria - Morto il 20 ottobre 1915.

(147185) - **Simi** Carlo - Aiutante applicato - Divisione Movimento Roma - Sottotenente di fanteria - Morto il 2 novembre 1915.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Papale** Carmelo - Manovale avventizio stazione Giardini - Soldato di fanteria - Morto l'11 novembre 1915.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIA CONTRATTA AL CAMPO.

(162798 - **Guzzinati** Emilio - Cantoniere Sezione Lavori Ferrara - Soldato di fanteria - Morto il 16 dicembre 1915.

ANNO IX - N. 4 27 GENNAIO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Roma, gennaio 1916 — Tip. Editrice Nazionale C. - 80.

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

DECRETO LUOGOTENENZIALE 12 *dicembre* 1915, *n.* 1896, *concernente provvedimenti per agevolare l'esecuzione di lavori e forniture in Tripolitania e Cirenaica* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Ritenuta la necessità di facilitare, nel presente periodo di guerra, la regolare esecuzione dei lavori e delle forniture per conto dello Stato in Tripolitania e in Cirenaica;

Vista le legge 25 febbraio 1912, n. 83;

Visti il R. decreto 22 ottobre 1914, n. 1197, e il decreto Luogotenenziale 27 giugno 1915, n. 1050;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le colonie;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le agevolezze consentite dal R. decreto 22 ottobre 1914, n. 1197 e dal decreto Luogotenenziale 27 giugno 1915, n. 1050, per l'esecuzione dei lavori e forniture in Tripolitania e in Cirenaica, in quanto non siano in opposizione col presente decreto, sono prorogate sino al 30 giugno 1916, con l'avvertenza che agli articoli 17, primo comma; 18, secondo comma; e 19 del R. decreto 11 gen-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 gennaio 1916, n. 13.

naio 1914, n. 39, ivi richiamati, si intendono sostituiti quelli aventi la stessa numerazione del decreto Luogotenenziale 22 agosto 1915, n. 1363.

Art. 2.

Per i pagamenti in acconto già pattuiti nei capitolati speciali, il governatore potrà, su domanda delle imprese, ridurre ad un terzo l'ammontare delle rate; ma ciascuna rata, così ridotta, non dovrà essere inferiore a L. 1500 netta da ogni ritenuta.

Art. 3.

Per i lavori e le forniture che debbono essere sottoposti a formale collaudo ai sensi dell'ordinamento in vigore per le opere pubbliche in Tripolitania e Cirenaica, il periodo di tempo fissato dai capitolati speciali per le relative operazioni di collaudo potrà, su domanda dell'impresa, essere abbreviato di un terzo quando, secondo il parere dell'ingegnere capo ove trattisi di progetto da lui approvato in linea tecnica, o dell'ispettore superiore in ogni altro caso, nessun nocumento sia per derivare all'Amministrazione.

Art. 4.

È consentito di disporre la restituzione totale o parziale della cauzione alle imprese che ne facciano domanda, subito dopo compiute le operazioni di collaudo, sempre che non siano stati presentati reclami in seguito agli avvisi pubblicati a' sensi e per gli effetti dell'art. 360 della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*.

Art. 5.

L'abbreviazione dei termini pel collaudo e la restituzione totale o parziale della cauzione, di cui ai precedenti articoli 3 e 4, sa-

ranno disposte, con decreto, dall'autorità amministrativa che ha approvato il contratto.

Art. 6.

Il presente decreto andrà in vigore a decorrere dal 1° gennaio 1916.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 dicembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — MARTINI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 23 *dicembre* 1915, *n.* 1885, *riguardante l'estensione di provvedimenti di tariffa ferroviaria per trasporti di merci, adottati a favore della regione adriatica* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 gennaio 1916, n. 15.

Visti il R. decreto 25 maggio 1915, n. 770, e i Nostri decreti del 24 giugno 1915, n. 932, e 31 ottobre 1915, n. 1603, concernenti le riduzioni sulle tariffe ferroviarie accordate per i trasporti da e per le località normalmente servite dai porti dell'Adriatico;

Ritenuta l'opportunità di estendere le dette riduzioni ai trasporti di merci provenienti dal mare in partenza da Santa Margherita Ligure e da Sestri Levante;

Ritenuta pure l'opportunità di aggiungere ai porti di Venezia, Ancona, Barletta, Bari e Brindisi, indicati in fine al primo capoverso dell'art. 1 del Nostro decreto 31 ottobre 1915, n. 1603, quelli di Ravenna e di Taranto;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e di agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le riduzioni sui prezzi delle tariffe in vigore sulle ferrovie dello Stato, approvate col decreto Reale 25 maggio 1915, n. 770, e col Nostro decreto 31 ottobre 1915, n. 1603, sono estese alle medesime condizioni stabilite coi detti decreti, ai trasporti delle merci delle quali sia provata la provenienza dal mare e spedite a vagone completo da Santa Margherita Ligure a da Sestri Levante per località poste ad oriente della linea Brescia-Piadena-Parma-Bologna-Pistoia - Firenze - Terontola-Chiusi-Orte-Terni-Sulmona-Carpinone-Vinchiaturo-Benevento-Avellino-Rocchetta Sant'Antonio-Potenza Inferiore-Metaponto.

Art. 2.

Ai porti di Venezia, Ancona, Barletta, Bari e Brindisi indicati in fine al primo capoverso dell'art. 1° del Nostro decreto 31 ottobre 1915, n. 1603, sono aggiunti quelli di Ravenna e di Taranto.

Art. 3.

Del minore introito derivante dai provvedimenti di cui i precedenti articoli sarà tenuto conto nel computo dei prodotti ferroviari.

Art. 4.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella « *Gazzetta ufficiale* » del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 dicembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CARCANO — CAVASOLA — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 31 *dicembre* 1915, *n.* 1886, *col quale vengono prorogate, per tutta la durata della guerra, le disposizioni del decreto Luogotenenziale* 12 *settembre* 1915, *n.* 1393, *relative agli assegni agli ufficiali e sotto ufficiali richiamati in servizio* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In virtù delle facoltà conferite al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 gennaio 1976, n. 8.

Visto il decreto Luogotenenziale 12 settembre 1915, n. 1393;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, e degli altri ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

ARTICOLO UNICO.

Le disposizioni del decreto Luogotenenziale 12 settembre 1915, n. 1393, sono prorogate per tutta la durata della guerra.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 31 dicembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — SONNINO — MARTINI — ORLANDO — DANEO — CARCANO — ZUPELLI — CORSI — GRIPPO — CIUFFELLI — CAVASOLA — RICCIO — BARZILAI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 2 *gennaio* 1916, *n.* 15, *col quale è approvato l'elenco delle merci di vietata esportazione* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata, e in forza dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 gennaio 1916, n. 11.

Visti i RR. decreti 1° agosto 1914, n. 758; 6 agosto 1914, n. 790; 28 ottobre 1914, n. 1186; 13 novembre 1914, n. 1232; 22 novembre 1914, n. 1278; 27 dicembre 1914, n. 1415; 31 gennaio 1915, n. 55; 7 febbraio 1915, n. 73; 23 marzo 1915, n. 297; 1° aprile 1915, n. 428; 15 aprile 1915, n. 468; 6 maggio 1915, n. 586; e il decreto Luogotenenziale 10 giugno 1915, n. 825, coi quali furono stabiliti divieti d'esportazione;

Ritenuta l'opportunità di coordinare in unico testo le liste delle merci delle quali fu vietata l'esportazione coi predetti decreti e di precisare la portata dei divieti relativi a categorie complessive di merci mediante la specificazione dei prodotti che s'intendono compresi in tali categorie;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli degli affari esteri, della guerra, della marina e di agricoltura, industria e commercio;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

ARTICOLO UNICO.

È approvata l'unita tabella, firmata d'ordine Nostro dal ministro delle finanze e contenente l'indicazione di tutte le merci delle quali è e deve intendersi vietata l'esportazione dal Regno, salvo il disposto dell'art. 2 del R. decreto 1° agosto 1914, n. 758.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 gennaio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — DANEO — SONNINO — ZUPELLI — CORSI — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Elenco delle merci di vietata esportazione

Acciaio di qualsiasi sorta in pani, masselli, laminato, trafilato, in molle, ecc.

Accumulatori elettrici.

Acetanilide.

Acetati.

Acetilene.

Aceto.

Acetone.

Acidi grassi.

Acido acetico.

» acetilsalicilico (aspirina).

» azotidrico.

» benzoico.

» borico.

» bromidrico.

» butirrico.

» carbonico.

» citrico.

» cloridrico.

» cromico.

» fenico.

» forsforico.

» gallico.

» lattico.

» margarico.

» nitrico.

» oleico.

Acido ossalico.

» picrico.

» pirogallico.

» pirolegnoso

» salicilico.

» solforico.

» solforoso.

» stearico.

» tannico.

» tartarico.

» timico (timolo).

» tribromofenico (bromolo).

» valerianico.

Aconito, preparzioni ed alcaloidi.

Acqua ammoniacale.

Acqua forte.

Acqua ossigenata.

Acqua ragia.

Acqua regia.

Acque gliceriche.

Acque medicinali.

Adrenalina.

Aeroplani, loro parti ed accessori.

Aerostati e dirigibili, loro parti ed accessori.

Affusti da cannoni.

Agave (filamenti).

Aghi, compresi quelli da far maglie.
Aglio.

Agrumi (anche in acqua salata) e loro derivati.

Airolo (jodo timolo).

Albumina.

Alcaloidi.

Alcool amilico, etilico, metilico, anche greggi.

Alcoolati e alcooliti medicinali.

Aldeide etilica, formica e cumarica.

Alfa (filamenti).

Alpina.

Alizarina artificiale e naturale.

Allume ammoniacale, di cromo, di ferro potassico e di qualsiasi altra sorta.

Allumina pura, anidra, idrata.

Alluminati di potassio o di sodio.

Alluminio e sue leghe, col rame, greggio, in massa, in piastre fuse, in fili, in pani, fogli, lamiere, tubi e verghe.

Aloe (filamenti).

Aloe (sugo)

Alumnolo.

Alzi per cannoni, per fucili e per armi da fuoco in genere.

Amalgame

Ambroina.

Amianto, anche in polvere.

Amido di qualsiasi materia, comune, fini, in pasta, abbrustolito, o comunque preparato

Amilene.

Ammoniaca e suoi composti.

Analgene.

Ancore di ferro o di acciaio.

Ancusa e Ancusina.

Anetolo.

Anguille fresche o comunque preparate.

Anidride acetica, antimoniosa, benzoica, solforica e solforosa.

Anilina e suoi sali.

Anitre domestiche e selvatiche.

Antimoniato di potassio.

Antimonio crudo ed allo stato metallico e sue leghe, compresa la lega anti-friction.

Antiseptolo.

Antisettici.

Antracite.

Apatite.

Apiolo.

Apparecchi ortopedici o protetici.

Apparecchi da palombaro.

Apparecchi di qualunque specie e per qualsiasi uso industriale costruiti in tutto o in parte di materie di vietata esportazione

Apparecchi scientifici di qualsiasi specie, compresi quelli telefonici, telegrafici e radiotelegrafici, loro parti staccate ed accessori.

Arachidi o pistacchi di terra.

Arancini secchi.

Arcioni da basti e da sella.

Argento greggio, in polvere, in verghe, trafilato, cilindrato, battuto in fogli, ecc.

Argentone o argentano.

Aristolo.

Armi bianche o da fuoco di qualsiasi specie e materia, loro parti e accessori.

Armi e strumenti da guerra in genere, loro parti ed accessori.

Arseniati di alcaloidi.

Arseniato di bismuto, di mercurio, di potassio, di sodio ed altri non nominati.

Arsenico e suoi composti.

Arseniti.

Asbesto.

Asfalto o bitume giudaico.

Asini.

Assafetida.

Attrezzi ed apparati per la navigazione.

Attrezzi ed apparecchi d'aeronautica.

Attrezzi militari di qualunque specie e generalmente tutto ciò che, senza manipolazioni, può servire ad immediato armamento marittimo e terrestre.

Attrezzi ordinari per l'agricoltura ed arti in genere.

Automobili ed autocarri, loro parti ed accessori.

Avanzi di amido.

Avanzi ammoniacali della produzione del gas.

Avanzi di barbabietole.

Avanzi bituminosi o peciosi provenienti dalla distillazione degli olii minerali.

Avanzi di candele.

Avanzi di carbon fossile.

Avanzi di cordami.

Avanzi di corna, di ossa, e di altre materie affini.

Avanzi della distillazione dei cereali.

Avanzi della distillazione delle trementine.

Avanzi di estratti di legni da tinta, o altre specie tintorie, atti a servire ancora per la tintoria.

Avanzi della fabbricazione dell'acido nitrico col nitrato sodico.

Avanzi della fabbricazione dell'acido solforico.

Avanzi della fabbricazione dell'amido.

Avanzi della fabbricazione della birra.

Avanzi della fabbricazione della pasta di legno col processo dei solfiti.

Avanzi della fabbricazione del sapone.

Avanzi della fusione del piombo.

Avanzi della germinazione dell'orzo.

Avanzi di gomma elastica e guttaperca.

Avanzi della lavorazione dei metalli e di lavori di metallo.

Avanzi di lavori di amianto buoni a servire come amianto greggio.

Avanzi di melazzo.

Avanzi di pelli conciate buoni per qualche lavoro.

Avanzi di sughero.

Avanzi di sughi tannici esauriti.

Avanzi di tartaro.

Avanzi di tessuti gommati buoni per ricavarne la gomma.

Avena.

Avorio vegetale.

Azotati.

Baccelli per tinta e per concia.

Bacini galleggianti.

Baderne.

Balata.

Balsami naturali, artificiali, medicinali e simili.

Barbabietole fresche, secche o tostate.

Barite anidra, caustica, idrata e ossigenata.

Baritina.

Bassi prodotti della macinazione dei cereali.

Basti.

Bastimenti, barche, battelli e galleggianti di ogni specie, anche se destinati alla navigazione fluviale, di laghi e lagune.

Bauxite.

Belladonna, suoi preparati ed alcaloidi.

Benzilina.

Benzoati.

Benzina.

Benzolo.

Benzonaftolo.

Berretti, per equipaggiamento militare, compresi gli elmetti di sughero per truppe coloniali.

Bestiame bovino, ovino, caprino.

Biacca.

Biancheria.

Bianco di barite.

Bianco di bismuto.

Bianco di zinco.

Bicarbonato di potassio e di sodio

Bicicli e tricicli, loro parti ed accessori.

Bicloruri.

Bicromato di potassio, di calcio, di sodio e di mercurio.

Biioduri.

Binari smontati per ferrovie portatili.

Binocoli, telescopi, cronometri ed ogni sorta di strumenti nautici.

Biossalati.

Biossidi.

Birra.

Biscotti da tè.

Biscotto di mare.

Bismuto allo stato metallico e suoi sali

Bisolfati.

Bisolfiti.

Bisolfuri.

Bisso.

Bitartrato di potassio.

Bitumi fluidi, semi fluidi e solidi.

Blenda.

Boghead.

Bombole per liquidi e gas compressi.

Borace e boracite.

Borati.

Boro.

Borol.

Boronatrocalcite.

Borra di lana e di pelo.

Borracce.

Botti e barili anche disfatti, tanto nuovi che usati.

Bottoni.

Bozzima.

Brai.

Brillantina per apparecchio di tessuti.

Bromati.

Bromo.

Bromocanfora.

Bromoformio.

Bromolo.

Bromuri.

Bronzo.

Bronzo d'alluminio.

Bucce di arancio, di cedro, di limone e loro varietà.

Budella e vesciche fresche, salate, secche o preparate in cordicine per uso della chirurgia.

Bufali.

Burro di cacao.

Burro di cocco.

Burro di dica.

Burro di illipé.

Burro naturale e artificiale.

Burro di noci moscate.

Burro di palma.

Butirrato di amile, di etile e di metile.

Cacao in grani, infranto, macinato, in pasta, in polvere.

Cacciagione.

Cacciù.

Cacodilato di sodio e derivati cacodilici.

Cadmio.

Caffè naturale e falso.

Caglio.

Calamina.

Calamita naturale.

Calcare bituminoso.

Calce cotta o viva e calce idraulica.

Calciocianamide.

Calcopiride.

Caldaie per macchine a vapore, per termosifoni e per altri usi.

Calibri e stampi per cartucce e proiettili.

Calzature di qualsiasi specie e materia.

Canapa.

Canapoli

Candele.

Canditi.

Canfino.

Canfora.

Canne, giunchi e vimini.

Cannella.

Cantaride e suoi preparati.

Caolino, comprese le argille figuline.

Caoutchouc e sue varietà.

Capecchio.

Capperi.

Capsico, olio e resina.

Capsule esplodenti.

Caramello.

Caratteri da stampa.

Carbonati.

Carbon fossile agglomerato in formelle.

Carbon fossile, di torba, coke e carbone di legna.

Carboni per forni elettrici, per elettrodi di uso industriale, per lampade elettriche, per pile elettriche, per spazzole di macchine dinamo-elettriche e per altri usi.

Carburo di calcio.

Carni fresche, congelate, affumicate, salate, insaccate, marinate, in scatole o in qualsiasi altro modo preparate o conservate.

Carrelli di ferro per trasporto di materiali, anche se destinati a scorrere su rotaie.

Carrelli per locomotive e vagoni.

Carri da strade comuni, loro parti ed accessori.

Carri da strade ferrate e da tramvie, loro parti ed accessori.

Carrozze da strade ferrate e da tramvie, loro parti ed accessori.

Carrube.

Carta monetata.

Carta d'ogni specie, compresa quella paraffinata, cerata, foggiata in buste o preparata per la fotografia.

Carte geografiche, topografiche e marine.

Carte e piani di qualsiasi regione compresa nel territorio di uno dei belligeranti o nelle zone delle operazioni militari nella scala di 1/250.000, o in scale maggiori, nonchè le riproduzioni in qualsiasi scala di tali piani o carte eseguite per mezzo della fotografia o con qualsiasi altro procedimento.

Cartoni, compresi quelli di amianto e quelli incatramati.

Cartucce cariche e vuote.

Cartuccere.

Cascami e borra di lana.

Cascami di canapa, di cotone, di lino, di juta e di altri vegetali filamentosi, di qualsiasi specie.

Cascara sagrada.

Caseina.

Cassia in polpa.

Cassia fistula, in baccelli o naturale.

Cassia lignea.

Cassiterite.

Castagne, fresche e secche.

Castoreo.

Catecù.

Catrame.

Cattù di Laval.

Cavalli.

Cavi, cordoni, cordoncini e fili per impianti elettrici, telegrafici e telefonici.

Caviale.

Celloidina.

Celluloide grezzo, in fogli, fili, verghe, bastoni, tubi, ritagli, avanzi, ecc.

Cellulosa.

Cementi.

Ceneri e farine di ossa.

Ceneri di legno, vive, ricotte o crivellate.

Ceneri d'orefice.

Ceneri di piombo, di stagno e piombo, di rame, di stagno, di zinco.

Ceneri di pirite.

Ceneri di varech ed altre simili.

Cera carnauba, cera minerale e cera vegetale.

Cereali.

Ceresina.

Cerio.

Cerolite.

Cerusa.

Chassis per automobili ed autocarri.

Chermes.

Chiara d'uovo, disseccata o liquida.

Chinino, suoi sali e preparati.

Chinolina.

Chiodi di garofani.

Cianuri.

Cicoria fresca, secca e preparata.

Cigne per trasmissioni.

Cinabro di antimonio e di cromo.

Cinabro naturale.

Cioccolata.

Cipolle.

Citrati, compreso il citrato di magnesia effervescente.

Cloralio.

Clorati.

Cloridrati.

Cloriti.

Cloro.

Cloroformio.

Cloruri.

Cobalto.

Coca e sue preparazioni.

Cocciniglia.

Cocco (filamenti).

Coccole per tinta e per concia.

Colcotar.

Colla d'amido, di glutine e colla vegetale.

Colla navale o vischio marino.

Colla di pesce, vera o falsa.

Colladina.

Collodione.

Colofonia.

Colori di ogni sorta.

Concimi chimici.

Confetti da rinfreschi e medicinali.

Conserva di pomodori.

Conserve alimentari preparate con prodotti di vietata esportazione o contenenti tali prodotti in qualsiasi proporzione.

Coperte di cotone, di lana, di borra di lana e di pelo.

Copertoni per merci o veicoli.

Coprah.

Cordami, corde, cordicelle e spago.
Corde e cordami isolanti o lubrifiacanti.

Corde da minatori.

Corde spinose per siepi (trefolo).

Corindone naturale e artificiale.

Corna e materie affini greggie.

Corozo.

Cotone in bioccoli e in massa.

Cotone fulminante.

Cotone idrofilo, in ovatte, o preparato con sostanze antisettiche per medicare ferite.

Cremor di tartaro.

Creolina.

Creosoto.

Cresolo e suoi preparati.

Crino.

Criolite.

Cromati.

Cromite o ferro cromato.

Cromo.

Crusca e cruschello di cereali e granaglie.

Datteri freschi e secchi.

Dégras.

Dermatolo.

Dermolo.

Destrina.

Detonatori.

Diamanti greggi, per uso industriale.

Digitalina.

Dinamite.

Disinfettanti.

Doghe per botti.

Dolci.

Durra.

Ebanite in masse, lastre, verghe, ecc.

Elituretano.

Elmitolo.

Ematina.

Ematite greggia.

Emetico.

Emetina e suoi sali.

Erbe commestibili.

Erbe medicinali.

Erbe per tinta e per concia.

Ergotina.

Erica (rami).

Eringio (teste e radiche).

Esalgina.

Essenze in genere per motori.

Estratti coloranti, liquidi e solidi.

Estratti tannici, liquidi e concreti.

Estratto di caffè.

Estratto di carne.

Etere.

Etiope marziale.

Eucaina.

Eudossina.

Eurofone.

Fanali, lanterne e lampade di ogni specie per segnalazioni, proiezioni, ecc.

Farina fossile.

Farine e farinette di cereali, granaglie, legumi, castagne, ecc., tanto commestibili che per l'alimentazione del bestiame.

Farine di semi oleiferi.

Fecce di vino.

Fecole.

Fenati.

Fenilidrazina.

Fenolftaleina.

Fenolo.

Fermenti di qualsiasi specie.

Ferri da cavalli e materiali di mascalcia.

Ferro e acciaio laminati, battuti, tirati in fili e tubi.

Ferro elettrolitico.

Ferro greggio in masselli, lingotti e peni.

Ferro in rotaie per ferrovie e tramvie.

Ferrocianuri.

Ferrocromati.

Ferrovie portatili, compresi i binari ed i carrelli.

Ferruggine.

Fiammiferi.

Fibra tagal.

Fichi secchi.

Fieno.

Filaccio

Filati di canapa, di cotone, di juta, di lino o di altri vegetali filamentosi.

Filati di lana e di pelo.

Filati di roccadino o filaticcio.

Filiere con diamanti.

Finimenti per bestie da tiro e da soma.

Fiori medicinali.

Fiori per tinta e per concia.

Fiori di zefferano.

Fluosilicati.

Fluossalati.

Foglie medicinali.

Foglie per tinta e per concia

Foraggi di qualsiasi specie.

Formaggi.

Formalina e formaldeide.

Formelle combustibili di qualsiasi materia.

Formiati.

Fornimenti per calzature.

Fornimenti da tiro.

Fosfati.

Fosfiti.

Fosforo e suoi derivati.

Fosfuri.

Frutte medicinali.

Frutte di qualsiasi specie, fresche, secche

o comunque preparate, compresi i frutti oleiferi.

Frutte per tinta e per concia.

Fucine portatili.

Fulmicotone e fulminati.

Galena.

Gallati.

Gambier.

Gazolina.

Gelatine alimentari.

Gelatine esplosive.

Gelatine minerali lubrificanti

Gelatine, soluzioni e altri preparati contenenti gomma elastica.

Generi medicinali.

Genziana e sue preparazioni.

Gesso preparato, macinato o calcinato.

Ghisa in getti greggi o comunque lavorati.

Ghisa in pani e rottami.

Giallo d'uova disseccato e liquido.

Giberne.

Giunchi.

Giusquiamo e sue preparazioni.

Glicerina.

Glicerofosfati.

Glicerolati.

Glucosio.

Glutine.

Gomene di qualsiasi materia.

Gomma elastica, greggia, anche rigenerata, e suoi surrogati.

Gomme.

Grafite naturale, artificiale e prodotti a base di grafite come Oildag, Aquadag, Waterdag, ecc.

Granaglie.

Grano.

Grassi animali in genere.

Grassi minerali.

Grassi vegetali e di resina.

Guajacolo.

Guanti di lana e di feltro per uso militare.

Gusci di cacao, di ghiande, di quercia, di mandorle, di noci, ecc.

Guttaperca.

Idrargirio.

Idrastis canadensis

Idrati.

Idrochinone.

Idrocloreti.

Idrolati medicinali.

Idroplani, loro parti ed accessori.

Idrossidi.

Inchiostro.

Indaco naturale e sintetico.

Inneschi.

Jodati.

Jodio.

Iodoformio.

Jodoformogene.

Jodolo.

Joduri.

Ipecacuana.

Ipocloriti.

Ipofosfiti.

Iposolfiti.

Isonaftolo

Ittiolo.

Juta.

Kapok.

Kermes.

Kienol.

Kieserite

Laccamuffa.

Lacche di ogni specie.

Lampade elettriche, loro parti ed accessori.

Lana greggia, lavata, tinta, ecc.

Lana di legno.

Lana meccanica.

Lana di pino.

Lanolina.

Lardo.

Lastre preparate per la fotografia.

Latta.

Lattati

Latte fresco, sterilizzato, concentrato, in polvere o comunque preparato.

Lattofenina.

Lattosio.

Lavori di acciaio e oggetti con parti di tale metallo.

Lavori di alluminio ed oggetti con parti di tale metallo.

Lavori di ambroina.

Lavori di amianto o in cui l'amianto entri anche in parte.

Lavori di argento ed oggetti con parti o accessori di tale metallo.

Lavori di bronzo ed oggetti con parti di tale metallo.

Lavori di carta o di cartone.

Lavori di cemento.

Lavori di crino.

Lavori di cuoio o in cui il cuoio entri anche in parte.

Lavori di ebanite ed oggetti con parti di tale materia.

Lavori di ferro ed oggetti con parti di tale metallo.

Lavori di gomma elastica e guttaperca ed oggetti con parti di tali materie.

Lavori di grafite.

Lavori di lamiera di ferro stagnata, zincata e piombata.

Lavori di leghe metalliche o con parti di leghe metalliche.

Lavori di legno ed oggetti con parti di legno.

Lavori di mica o in cui la mica entri anche in parte.

Lavori di micanite o in cui la micanite entri anche in parte.

Lavori di nichelio e sue leghe, e oggetti con parti di nichelio e sue leghe.

Lavori d'oro e oggetti con parti ed accessori d'oro.

Lavori di ottone ed oggetti con parti di ottone.

Lavori di paglia, compresi i cappelli.

Lavori di pelli conce col pelo, comuni.

Lavori di pelli conce senza pelo ed oggetti con parti di pelle.

Lavori di piombo ed oggetti con parti di piombo.

Lavori di platino ed oggetti con parti o accessori di platino.

Lavori di rame ed oggetti con parti di rame.

Lavori di sparto.

Lavori di stagno e sue leghe, ed oggetti con parti di stagno e sue leghe.

Lavori da stoiaio.

Lavori di sughero e di tritumi di sughero.

Lavori di tungsteno compresi i filamenti per lampade elettriche.

Lavori di zinco ed oggetti con parti di zinco.

Leghe metalliche in pani, fogli, tubi, lamiere, fili, ecc.

Legna da fuoco.

Legname di costruzione e da lavoro, compresi i legnami speciali per costruzioni aeronautiche.

Legni medicinali.

Legni per tinta e per concia.

Legumi freschi, secchi o comunque preparati.

Lenti sciolte e chiuse in armatura, sia per occhiali che per strumenti di ottica, di fisica, ecc.

Leucoplaster.

Levulosio.

Licheni per tinta e per concia.

Licopodio.

Lieviti.

Ligniti.

Lignorosina

Ligroina.

Limatura di ferro, di acciaio, di ghisa e di qualsiasi altro metallo.

Limonite.

Lino.

Liquorizia (radiche e succo).

Liquori.

Lisca naturale e carbonizzata.

Lisciva di qualsiasi specie.

Litantrace.

Litargirio.

Litio e suoi sali.

Litofono.

Locomobili.

Locomotive.

Lolla di cereali.

Lubrificanti di qualsiasi specie e materia, tanto liquidi che solidi, in pasta o in polvere.

Lucido da scarpe di qualsiasi specie.

Luppolo.

Macchine per qualsiasi uso, loro parti staccate ed accessori.

Macis.

Magnesia alba, calcinata o caustica.

Magnesio.

Magnesite.

Magneti.

Magnetite.

Malto.

Maltosio.

Manganati.

Manganese.

Manioca.

Manna e mannite.

Manufatti di qualsiasi specie, di canapa, di cotone, di juta, di lino, o altri vegetali filamentosi.

Manufatti di qualsiasi specie di lana, di crino e di pelo.

Manufatti di roccadino o pettenuzzo.

Margarina, animale e vegetale.

Marzapani.

Massicot.

Mastici, compresi quelli per calzature.

Mate.

Materiale sanitario ed oggetti e strumenti di qualsiasi specie e materia per medicatura.

Materiali di qualsiasi specie per costruzioni navali.

Materiali di qualsiasi specie per ferrovie e tramvie.

Materie concianti di ogni specie.

Materie lubrificanti di qualsiasi natura.

Materie prime in genere occorrenti per la fabbricazione delle armi di qualsiasi specie.

Materie prime in genere occorrenti per la fabbricazione degli esplosivi e delle munizioni da guerra

Materie prime in genere occorrenti per la fabbricazione di oggetti di vestiario e di equipaggiamento per le truppe.

Materie prime in genere occorrenti per la fabbricazione dei proiettili di qualsiasi calibro e per qualsiasi arma.

Mattoni di residui di sughero.

Mattoni di torba.

Medicinali.

Melazzo.

Mentolo.

Mercurio.

Metilanilina.

Mica.

Micanite.

Miccie da minatori.

Miele.

Mine galleggianti.

Minerali metallici, compresi quelli di mercurio.

Minerali di zolfo.

Minio.

Mobili.

Mole, comprese quelle di smeriglio e di carborundum.

Molibdato di potassio.

Molibdenite.

Molibdeno.

Mondiglia di cacao.

Mondiglia di cereali.

Monete d'argento, d'oro, di rame e di nichelio.

Morchie di oli.

Mostarda.

Motocicli, loro parti ed accessori.

Muli e muletti.

Munizioni da guerra.

Nafta.

Naftalina e suoi miscugli.

Naftalolo.

Naftilammina.

Naftolo.

Natroni naturali o artificiali.

Nervi di bue e di altri animali.

Nichelio e sue leghe in dadi, pani, fili, lamiere, tubi e verghe.

Nitrati.

Nitrazol.

Nitriti.

Nitro.

Nitrobenzina.

Nitrocellulosa.

Nitroglicerina.

Nitrojuta.

Nitronaftalina.

Nitroprussiati.

Noce vomica e suoi preparati.

Noci di cocco e di palma.

Nosofene.

Nutrosio

Ocre.

Oggetti di qualsiasi specie e materia per equipaggiamento di truppe.

Oggetti di vastiario e di divisa per truppe.

Oleati.

Oleina.

Oligisto.

Oli animali.

Oli carbolici.

Oli di catrame, di resina e minerali leggeri e pesanti, grezzi, rettificati e residui.

Oli essenziali derivati da materie di vietata esportazione.

Oli vegetali.

Olio di acetone.

Olio di anilina.

Olio di colofonia.

Olio di fegato di merluzzo.

Olio di flemma.

Olio di paraffina e di vaselina.

Oppiati.

Oppio e sue preparazioni.

Orfolo.

Oro, greggio, in fogli, in polvere, in verghe, trafilato, ecc.

Orologi con cassa di metallo prezioso.

Orpimento.

Ortaggi, freschi, secchi o comunque conservati.

Osmio.

Ossa e materie affini, greggie.

Ossolati.

Ossidi.

Ossigeno.

Ottone in pani, verghe, fogli, fili, ecc.

Ovatte di cellulosa, di lana, di pelo, di crino, ecc.

Ozocerite.

Paglia

Palladio.

Palmitina.

Pane di frumento e di altri cereali

Panelle per accendere il fuoco.

Panelle per foraggio.

Paraffina.

Paraldeide.

Pasta di legno

Paste di frumento.

Pasticche di brodo.

Patate.

Pece.

Pegamoide e prodotti analoghi.

Pelli, non buone da pellicceria, crude, fresche o secche.

Pelli conciate col pelo, escluse quelle fini per pellicceria.

Pelli conciate senza pelo.

Pelli crude da pellicceria, comuni.

Pelli verniciate.

Pelo d'ogni specie.

Pepe e pimento.

Pepsina.

Peptone di carne.

Perclorati.

Percloruri.

Perfosfati.

Perlassa.

Permanganati.

Perossidi metallici.

Persolfati.

Pesci freschi, secchi, salati, affumicati o comunque preparati o conservati.

Petrolio.

Piastre per corazzatura.

Piccioni morti e vivi

Picrati.

Pinksalt.

Pinna marina.

Pino silvestre (filamenti).

Piombo e sue leghe, in pani, verghe, fili, fogli, tubi, polvere, ecc.

Piramidone e sinonimi.

Piridina.

Piriti.

Pirofosfati.

Pirolignìti.

Pirolite.

Pirolusite

Pirossilina.

Platino greggio, in fogli, fili, ecc.

Pneumatiche per veicoli.

Policarpina.

Poligala.

Pollame vivo o morto.

Polpe di barbabietole fresce, secche o comunque preparate.

Polvere insetticida.

Polvere per temperare i metalli.

Pomodori freschi, secchi, in salamoia, o comunque preparati o conservati.

Porci.

Potassa caustica.

Potassio.

Preparati stannosi.

Preparazioni medicinali e farmaceutiche.

Presame.

Prodotti a base di oli minerali, di grassi, di saponi e di materie grasse e lubrificanti.

Prodotti chimici nella composizione dei quali entrino materie di vietata esportazione o comunque preparati con l'impiego di tali materie.

Prodotti contenenti zucchero.

Prodotti esplodenti in genere.

Prodotti in genere atti alla alimentazione del bestiame.

Prodotti in genere contenenti gomma elastica e guttaperca.

Prodotti in genere derivati da materie di vietata esportazione.

Prodotti in genere destinati alla alimentazione umana.

Proietti d'ogni sorta e loro parti.

Proiettori e loro parti.

Protargolo.

Prussiati.

Pula di riso e di altri cereali.

Rabarbaro.

Radiche medicinali.

Radiche per tinta e per concia.

Radici di cicoria, fresche e secche.

Rame in pani, rosette, fogli, verghe, tubi, ecc.

Rame jodico.

Ranno.

Reagenti per chimica e bacteriologia.

Realgar.

Resine e sostanze resinose.

Resorcina e derivati.

Riso e risino.

Roccadino o pettenuzzo, in massa o pettinato.

Rodio.

Rottami, limatura, scaglie e ritagli di acciaio, di ferro, di ghisa e di qualsiasi altro metallo, compresi i metalli preziosi.

Rutenio.

Sabbia argentifera, aurifera, piombifera e ramifera.

Sabbie monazitiche.

Saccarati.

Saccarina e suoi composti.

Sacchi di qualsiasi specie e materia.

Saggina.

Saldature contenenti rame e piombo.

Sali di alcaloidi.

Sali d'alluminio.

Sali ammoniacali, anche bruciati.

Sali di anilina.

Sali di antimonio.

Sali di argento.

Sali di bismuto.

Sali di chinina.

Sali di cobalto.

Sali di cromo.

Sali esplodenti.

Sali di mercurio.

Sali di metalli rari.

Sali di oro.

Sali di piombo.

Sali di platino.

Sali di potassio compreso il salino proveniente dall'esaurimento delle berbabietole da zucchero.

Sali di rame.

Sali di stagno.

Sali di stronzio.

Salicilati.

Salini.

Salnitro.

Salofene.

Salolo.

Salvarsan e Neo.

Sansa, anche macinata.

Santonina e suoi preparati.

Saponi comuni e profumati, solidi e liquidi.

Saponi medicinali.

Saponi metallici.

Scheelite.

Schisti bituminosi.

Scorie di zinco e di altri metalli.

Scorze medicinali.

Scorze per tinta e per concia.

Segala e segala cornuta.

Sego.

Selenio.

Selle ed articoli di selleria.

Selvaggina.

Semi di fieno, di trifoglio e da prato in genere.

Semi medicinali.

Semi oleiferi.

Semi per tinta e per concia.

Semolino di grano e di altri cereali.

Senapa.

Seta artificiale.

Seta tussah, greggia, filata e tessuta.

Setole.

Sevo animale e vegetale.

Sieri e vaccini curativi, preventivi e diagnostici.

Sierosina.

Silicati.

Silice.

Silicio.

Siluri.

Silvina.

Sciroppi.

Slitte.

Smeriglio in polvere.

Smitsonite.

Soda caustica.

Sodio.

Solfati.

Solfato di atropina.

Solfato di rame e preparati cuprici.

Solfidrati.

Solfiti.

Solfocianuri.

Solfofenati.

Solforicinati.

Solfuri, compreso quello di carbonio.

Sommaco.

Sostanze coloranti contenenti colori e sali di anilina.

Sparto (fibre).

Spazzatura d'orefice.

Specchi parabolici per proiettori e per strumenti scientifici in genere.

Speis.

Spelta.

Spermaceti.

Spezie.

Spiriti.

Stagno calcinato.

Stagno in pani, verghe, fogli, fili, tubi, ecc.

Stampi per bossoli da cartucce.

Stannati.

Stearina animale e vegetale.

Steli per tinta e per concia.

Stilina.

Stoie e stoine.

Stoppa di canapa e di lino.

Storace.

Stovaina.

Stracci di ogni sorta.

Strame.

Stronzianite.

Strumenti per arti e mestieri.

Strumenti scientifici, di ottica, di calcolo, di precisione, di osservazione, di chimica, di fisica, di chirurgia, di astronomia, di nautica, di elettrotecnica, ecc.

Strumenti per uso sanitario e per medicature di qualsiasi specie e materia.

Strutto.

Stucco.

Sughero.

Sughi di carne, di pesce e di vegetali per condimenti.

Sughi di frutta comunque preparati.

Sughi di liquirizia.

Sughi medicinali.

Sugo d'aloe.

Sulfonal.

Superfosfato di calce.

Surrogati del caffè.

Tabacchi in foglia levantini ed indigeni, seme di levante.

Talco in massa e in polvere.

Tallio.

Tamarindi.

Tannalbina.

Tannati.

Tannigeno.

Tannino.

Tapioca.

Tartaro.

Tartrati.

Tè.

Tellurio.

Terpina.

Terra d'infusori.

Tessuti di canapa, di cotone, di juta, di lino o di altri vegetali filamentosi.

Tessuti di lana, di crino o di pelo.

Tessuti di qualsiasi materia tessile, per la confezione degli aerostati.

Tessuti di roccadino o pettenuzzo.

Tetracloruro di carbonio e di stagno.

Tetronal.

Theobromina.

Timolo e sue preparazioni.

Tinture medicinali.

Titanio.

Toluolo e miscugli di toluolo derivati dal catrame, dal petrolio, o da altro processo.

Torba.

Torce resinose o a vento.

Torpedini.

Trasformatori elettrici, loro parti ed accessori.

Trementina naturale, artificiale e derivati.

Trional.

Triossimetilene.

Trippe di pesci, di manzo, vitello, ecc.

Tropon.

Tungstati.

Tungsteno.

Tuzia.

Unti da carri e per macchine.

Uova di pesce.

Uova di pollame.

Uranio.

Urea e suoi composti.

Uretano.

Urotropina e sue preparazioni.

Utensili per arti e mestieri di qualsiasi specie e materia.

Uva fresca e secca.

Valerianati.

Vallonea.

Vanadio.

Vaselina naturale e artificiale.

Veicoli di ogni genere e loro parti.

Velocipedi marini, per strade comuni e per strade ferrate, loro parti ed accessori.

Vermiglione naturale e artificiale.

Vermut.

Vernici.

Veronal.

Vesciche.

Vestiario per truppe.

Vetriolo bianco.

Vetriolo di Salisburgo.

Vetriolo verde.

Vimini.

Vinacce.

Vinaccioli.

Vino.

Vioformio.

Wolframite.

Wulfenite.

Xeroformio.

Xilolo.

Zafferano.

Zenzero.

Zinco in pani, lamiere, verghe, fili, tubi, ecc.

Zirconio.

Zoccoli.

Zolfo.

Zucchero di qualsiasi qualità.

Visto, d'ordine di S. A. R. il Luogotenente Generale del Re:
Il ministro delle finanze
DANEO.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 2 *gennaio* 1916, *n.* 21, *col quale è prorogato a tutto dicembre 1916 il termine assegnato alla Commissione nominata a senso dell'art. 2 della legge 23 luglio 1914, n. 742, per la compilazione del bilancio tecnico della gestione « Fondo pensioni e sussidi »* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 2 della legge 23 luglio 1914, n. 742, pubblicata il 31 luglio 1914, col quale articolo fu stabilito che, entro un anno dalla pubblicazione della legge stessa, una Commissione nominata dal ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro, compilasse il bilancio tecnico della apposita gestione: « Fondo pensioni e sussidi » per il personale delle ferrovie dello Stato, di cui all'art. 1 della legge 9 luglio 1908, n. 418, e determinasse il disavanzo tecnico di tale gestione alla data del 1° luglio 1914;

Ritenuto che alla nomina della suddetta Commissione fu provveduto con decreto ministeriale 28 ottobre 1914, il quale, in relazione al termine stabilito dalla legge, prefiggeva alla Commissione stessa, di completare i suoi lavori entro il 31 luglio 1915;

Visto il decreto Luogotenenziale 22 agosto 1915, n. 1335, da convertirsi in legge, col quale detto temine fu prorogato a tutto il 31 dicembre 1915;

Ritenuto che alla Commissione per poter compiere il suo mandato occorrerà ancora un periodo non breve di tempo;

Udito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 gennaio 1916, n. 12.

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È prorogato a tutto dicembre 1916 il termine entro il quale dovrà compiere i suoi lavori la Commissione nominata, a senso dell'art. 2 della legge 23 luglio 1914, n. 742, per la compilazione del bilancio tecnico della gestione « Fondo pensioni e sussidi » di cui all'art. 1 della legge 9 luglio 1908, n. 418, e per la determinazione del disavanzo di tale gestione alla data del 1° luglio 1914.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 gennaio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 2 *gennaio* 1916, *che proroga il termine per la Commissione Reale che deve esaminare le condizioni del personale ferroviario* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il R. decreto in data 3 maggio 1914, n. 123, che ha isti-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 gennaio 1916, n. 12

tuito una Commissione col mandato di esaminare le condizioni del personale delle ferrovie dello Stato e di proporre i miglioramenti e le riforme per la sistemazione economica e giuridica di esso;

Visto il R. decreto 24 dicembre 1914, mediante il quale venne prorogato a tutto il 30 aprile scorso anno, il termine di cui all'articolo 2 del decreto 3 maggio 1914, n. 123, per la presentazione, da parte della Commissione, delle sue proposte;

Visto il R. decreto 6 maggio 1915, n. 129, mediante il quale venne prorogato a tutto il 31 dicembre 1915, il termine suddetto;

Considerato che la Commissione non ha potuto, entro il nuovo termine stabilito, completare i suoi studi, ed ha pertanto chiesto una ulteriore proroga a tutto il 30 aprile 1916, per la ultimazione dell'incarico affidatole;

Ritenuta la necessità di accordare la proroga richiesta;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il termine di cui all'art. 3 del R. decreto 3 maggio 1914, è prorogato a tutto il 30 aprile 1916.

Il ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 2 gennaio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 10 *gennaio* 1916, *n.* 11, *concernente la costituzione della Commissione centrale per gli approvvigionamenti* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il decreto Luogotenenziale 8 gennaio 1916, n. 5;

Su proposta del presidente del Consiglio, ministro dell'interno, e dei ministri della guerra, dell'agricoltura, industria e commercio, di concerto coi ministri della marina, del tesoro, dei lavori pubblici e degli esteri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La Commissione centrale per gli approvvigionamenti è costituita nel modo seguente:

S. E. il tenente generale cav. Adolfo Tettoni, presidente;

prof. dott. Alessandro Brizzi, ispettore del Ministero di agricoltura, industria e commercio;

capitano di vascello Arturo Cerbino;

dott. Giovanni Cigliana, ispettore generale Ministero del tesoro;

ing. Francesco De Roberto, capo servizio ferrovie dello Stato;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 gennaio 1916, n. 8.

dott. Secondo Dezza, ispettore generale Ministero interno;

prof. dott. Vincenzo Giuffrida, direttore generale Ministero agricoltura, industria e commercio;

nob. Gaetano Manzoni, direttore generale Ministero affari esteri;

ing. Emilio Morandi, direttore Federazione Consorzi agrari;

prof. dott. Tito Poggi, segretario generale della Società degli agricoltori italiani;

tenente generale Francesco Stazza.

Art. 2.

La Commissione avrà un Comitato esecutivo costituito dal presidente, dal generale Stazza e dal prof. Giuffrida.

I reclami alla Commissione centrale previsti dall'art. 7 del decreto Luogotenenziale 8 gennaio 1916, n. 5, sono decisi per organo di un Comitato speciale nominato dalla Commissione stessa nel proprio seno.

La Commissione può nominare altri Comitati ad affidare ad uno o più suoi componenti determinate funzioni.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 gennaio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

Salandra — Sonnino — Carcano — Zupelli — Corsi — Ciuffelli — Cavasola.

Visto, *Il guardasigilli*: Orlando.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 16 *gennaio* 1916, *n.* 28, *col quale nei Comuni dove l'illuminazione pubblica è attivata con gas, con combustibili liquidi o con energia elettrica, essa è ridotta a metà dell'attuale* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Veduta la legge 22 maggio 1915, n. 671, che ha conferito al Governo del Re poteri straordinari;

Veduto il testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con R. decreto 4 febbraio 1915, n. 148;

Veduta la legge 29 marzo 1903, n. 103, e il regolamento approvato con R. decreto 10 marzo 1904, n. 108, per l'assunzione diretta dei pubblici servizi da parte dei comuni;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro dei lavori pubblici, col ministro di agricoltura, industria e commercio e col ministro di grazia e giustizia;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nei Comuni dove l'illuminazione pubblica è attivata o con gas, escluso soltanto l'acetilene, o con combustibili liquidi o con

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 gennaio 1916, n. 12

energia elettrica prodotta mediante motori termici, ovvero promiscuamente coi sopraddetti sistemi, l'illuminazione deve ridursi a metà della attuale fino a che avrà vigore il presente decreto.

Quando l'illuminazione pubblica sia in parte attivata come sopra e nella rimanente parte mediante energia idroelettrica, la riduzione deve effettuarsi diminuendo od anche sopprimendo per intero il servizio di illuminazione attivato coi sistemi di cui al precedente comma.

Quando l'illuminazione pubblica sia esclusivamente attivata con energia idroelettrica, il prefetto della provincia, sentiti l'ufficio del genio civile e le Ditte esercenti, può imporne la riduzione fino alla metà, affinchè l'energia elettrica così resa disponibile possa essere utilizzata, anche fuori del comune e della provincia, per diminuire od anche sopprimere l'impiego dei sistemi d'illuminazione di cui al 1° comma, ovvero possa utilizzarsi per riscaldamento, forza motrice od altri scopi industriali anche fuori del comune e della provincia. Tale facoltà può esercitarsi dal prefetto anche nella ipotesi contemplata dal 2° comma, quando, tenuto conto della diminuzione o soppressione di servizio ivi prevista, la restante energia superi la metà di quella occorrente per la illuminazione convenuta.

In relazione ai precedenti comma le Amministrazioni comunali possono ridurre l'orario giornaliero di illuminazione, il numero e la potenza delle lampade, distribuendo l'illuminazione pubblica nel modo che riterranno più conveniente.

Nelle ore in cui fosse completamente sospesa l'illuminazione elettrica pubblica, potrà essere sospesa anche l'illuminazione elettrica privata per deliberazione del Consiglio comunale, approvata dal prefetto, sentiti l'ufficio del genio civile e le ditte esercenti.

Art. 2.

Il canone dovuto pel servizio, sia esso concesso in appalto o esercitato direttamente dal Comune con azienda speciale municipalizzata, è anche ridotto alla metà.

Il canone così ridotto sarà aumentato di un decimo, a tacitazione di qualsiasi altro diritto del concessionario.

Uguale corrispettivo è dovuto alle aziende speciali.

L'onere degli interessi di cui alla lettera *F*) dell'art. 63 del regolamento 10 marzo 1904, n. 108, sarà scemato in proporzione del capitale infruttifero.

Nelle ipotesi previste dal 3° comma dell'art. 1° la riduzione del canone dovuto alla ditta esercente sarà proporzionale alla diminuzione della energia somministrata per la illuminazione.

Art. 3.

Nei comuni dove per divieto speciale la riduzione della illuminazione, con qualunque mezzo prodotta, sia minore della metà, dovrà essere portata alla metà. Il canone da corrispondersi al concessionario sarà commisurato in relazione al servizio effettivamente prestato, ma non potrà eccedere la metà del canone convenuto, aumentato di un decimo come nell'articolo precedente.

Qualora la illuminazione sia stata interamente sospesa per effetto di speciale divieto, al concessionario sarà corrisposto, a tacitazione di ogni suo diritto, soltanto un decimo del canone convenuto.

Art. 4.

Qualsiasi contestazione fra comune e concessionario sarà decisa da un Collegio arbitrale composto di tre arbitri, di cui uno è nominato dal Consiglio comunale, uno dal concessionario ed uno dal presidente del tribunale nella cui giurisdizione è posto il Comune.

Contro la decisione del Collegio arbitrale non è ammesso alcun gravame.

Art. 5.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvederà direttamente a quelle riduzioni dell'illuminazione delle stazioni ed

annessi che fossero compatibili con le esigenze del servizio, ed i canoni o compensi, dovuti per le forniture e servizi d'illuminazione concessi in appalto, saranno proporzionalmente ridotti, senza che i concessionari abbiano diritto ad ulteriori altri compensi.

Art. 6.

Resta sospesa l'efficacia di ogni disposizione di leggi, di regolamenti e di contratti che sia contraria alle presenti disposizioni o che costituisca diritti di esclusività di illuminazione o di distribuzione di energia elettrica di una data zona o regione.

Art. 7.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 gennaio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — ORLANDO — CIUFFELLI — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Decreto luogotenenziale 17 *gennaio* **1916**, *n.* **34**, *col quale presso il Ministero del tesoro viene istituito un Comitato incaricato di raccogliere e coordinare le occorrenze e gli impegni di tutte le Amministrazioni dello Stato che richiedono pagamenti da farsi fuori del Regno* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Veduto l'art. 555 del regolamento di contabilità generale dello Stato, che demanda al tesoro di provvedere ai pagamenti dello Stato all'estero, in seguito a motivate richieste dei Ministeri interessati;

Ritenuta la opportunità di disciplinare tale servizio, in rapporto alle attuali contingenze;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri e del ministro del tesoro, di concerto con gli altri ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Presso il Ministero del tesoro è istituito un Comitato incaricato di raccogliere e coordinare le occorrenze e gl''impegni di tutte le Amministrazioni dello Stato che richiedono pagamenti da farsi fuori del Regno.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 gennaio 1916, n. 16.

Le dette Amministrazioni forniranno per tempo al Comitato ogni opportuna informazione relativa alle richieste e agli impegni da cui derivassero spese da effettuarsi all'estero. Uguali comunicazioni saranno fatte dalla Commissione centrale per gli approvvigionamenti dei cereali, istituita con l'art. 6 del decreto Luogotenenziale 8 gennaio 1916, n. 5.

Art. 2.

Il Comitato è presieduto dal ministro del tesoro o, per sua delegazione, dal sottosegretario di Stato per il tesoro.

Ne sono componenti:

Brofferio comm. Federico, direttore generale del tesoro;

Dragoni prof. comm. Carlo, ispettore generale del commercio, delegato del Ministero di agricoltura, industria e commercio;

De Luca comm. Giuseppe, maggiore generale, direttore generale di artiglieria, delegato del Ministero della guerra;

Pages grand'uff. Francesco, direttore generale dei servizi amministrativi, delegato del Ministero della marina;

Amoroso comm. ing. Nicola, capo servizio di ragioneria alle ferrovie dello Stato, delegato del Ministero dei lavori pubblici;

Un funzionario del Ministero del tesoro fungerà da segretario del Comitato.

Art. 3.

Il ministro, presidente del Comitato, ha facoltà di chiamare in seno del Comitato stesso i funzionari di qualsiasi Amministrazione dello Stato od anche persone estranee, per avere notizie di fatto e ogni opportuno chiarimento.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 gennaio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CARCANO — ZUPELLI — CORSI — CIUFFELLI — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO MINISTERIALE 20 *gennaio* 1916, *che nomina il sig. ing. Epimenide Simonetti, membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli art. 63, lett. *d*, e 64 della legge 7 luglio n. 429, e l'art. 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728,

Sulla designazione fatta dal Comitato permanente della Associazione tramviaria italiana, nella seduta del 18 dicembre 1915,

DECRETA:

Il sig. ing. Epimenide Simonetti è nominato membro del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante dell'Associazione predetta, in sostituzione del sig. ing. Angelo Bertini, defunto.

Il Ministro

CIUFFELLI.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce Rossa è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di dicembre 1915, la somma di L. 108,000, di cui L. 36,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al sig. presidente del Comitato centrale della Associazione Italiana della « Croce Rossa », il quale ha acconsentito che L. 900 fossero versate all'Opera dello « scalda-rancio », e L. 72,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori Prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per i mesi di luglio, agosto, settembre, ottobre, novembre e dicembre 1915, la somma di L. 708,000.

Ordine di servizio n. 13. (C.).

Riduzione di tariffa per i trasporti di frumento, granoturco e loro farine in servizio interno e cumulativo italiano.

(Vedi Ordini di servizio n. 41, 75, 190 e 246-1915).

Con riferimento agli Ordini di servizio n. 41, 75, 190 e 246-1915 ed in relazione al decreto luogotenenziale n. 14 del 2 gennaio 1916, si avverte che la validità della riduzione del 50 per cento sui prezzi delle tariffe speciale n. 101 (comprese le corrispondenti classi 18

e 19 del servizio cumulativo con la Sardegna) ed eccezionali n. 1051 e 1052, accordata, sul percorso della Rete dello Stato, per le spedizioni a carro completo di frumento, granoturco e loro farine (compresi i semolini), è prorogata fino al 30 giugno 1916, ferme restando tutte le disposizioni dei primi tre Ordini di servizio anzidetti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 14. (C.).

Soppressione delle agenzie doganali di Peri e di Verona P. Vescovo.

Stante la soppressione della dogana di Peri e della Sezione di dogana alla stazione di Verona P. Vescovo, a datare dal 1° febbraio 1916 cesseranno completamente di funzionare le corrispondenti nostre agenzie doganali.

Le merci sotto vincolo di bolletta a cauzione destinate a Verona, od appoggiate a Verona per l'eseguimento delle operazioni doganali occorrenti, saranno introdotte nella dogana principale, situata in città, a cura della ferrovia, e per essa dell'impresa dei trasporti a domicilio, alle condizioni previste dagli articoli 258, 259 e 260 del regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie.

Le merci stesse dovranno indirizzarsi alla stazione di Verona P. Vescovo.

Di quanto precede saranno da farsi le debite annotazioni alle pag. 15, 167, 168, 230-231 e 240-241 del citato regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Ordine di servizio n. 15. (C.).

Modificazioni ed aggiunte alla parte I-A delle tariffe dirette con l'estero - Disposizioni regolamentari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 241-1913).

Nell'elenco delle Amministrazioni ferroviarie svizzere (ristampato col 4° supplemento del 1° settembre 1913) contenuto nella prima pagina dell'*Allegato* 12, sono da apportarsi le seguenti aggiunte e modificazioni:

Cancellare la « Direzione della Ferrovia Giura-Neuchâtel a *Neuchâtel* », sostituendola con: « Capo dell'esercizio della ferrovia Sursee-Triengen a *Triengen* ».

Completare come segue le indicazioni delle due ferrovie qui appresso notate:

« Direzione della ferrovia Bremgarten-Dietikon (linea Wohlen-Bremgarten-West) a *Bremgarten* ».

« Direzione della ferrovia Langenthal-Huttwil a *Huttwil*, che ha pure in esercizio le ferrovie Huttwil-Wolhusen, Ramsei-Sumiswald-Huttwill e Huttwil-Eriswil ».

Correggere (dodicesima ferrovia) Oesingen in « Oensingen ».
Correggere (sedicesima ferrovia) Werb in « Worb Dorf ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 16. (C.).

Tariffa locale n. 233 p. v.

(Vedi Ordine di Servizio N. 141-1914).

Col 1° febbraio 1916, la tariffa locale n. 233 P. V., serie A, valevole per le « acque minerali naturali », sarà estesa, per il per-

corso su queste ferrovie, alle spedizioni in provenienza da stazioni della linea secondaria Ponte S. Giovanni-Terni della Ferrovia Centrale Umbra, in transito a Ponte S. Giovanni.

Per conseguenza la stazione di Ponte S. Giovanni dovrà essere aggiunta fra le stazioni mittenti già ammesse alla menzionata tariffa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 17. (M. C. e L.).

Apertura all'esercizio della stazione di Pellegrina.

Dal giorno 1° febbraio 1916 sulla linea Bologna-Verona viene aperta all'esercizio la stazione di Pellegrina, provvista dei seguenti impianti:

Fabbricato viaggiatori alla progressiva km. 89 + 410 a sinistra nel senso Bologna-Verona.

Un binario di incrocio della lunghezza utile di metri 500.

Segnali di protezione: Due semafori di 2ª categoria situati, quello verso Bologna a m. 900 e quello verso Verona a m. 1000 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo, ed entrambi alla sinistra dei treni ai quali comandano.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4930 con la chiamata P. N.

I deviatoi sono assicurati con fermascambi FS.

La stazione di Pellegrina viene ammessa ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli, cani e di merci a G. V. e a P. V. ordinaria, limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di kg. 500 e costituite da colli non superanti ciascuno il peso di kg. 100.

Per la scritturazione, contabilizzazione dei trasporti e per la tenuta delle gestioni, valgono le relative « norme » pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

La stazione di Pellegrina eseguirà il versamento dei proprî introiti alla Cassa Compartimentale di Bologna ogni 5 giorni con la periodicità di cui alla lettera *D* dell'elenco annesso all'ordine di servizio n. 184-1913.

In dipendenza di quanto sopra nella Prefazione generale (parte seconda) all'Orario gnerale, nel Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato, nell'elenco delle stazioni che partecipano alle tariffe speciali n. 1 ed 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo, nei fascicoli delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all' Ordine di servizio n. 17-1916.

Nella Prefazione generale (parte seconda) all'Orario generale di servizio a pag. 8 fra i nomi di Pellaro e Pellegrina aggiungere Pellegrina 40-a/B/102/.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » si dovrà:

— a pag. 43, fra i nomi di Pellaro e Pellegrini, aggiungere:

/Pellegrina/Bologna-Verona/Bologna 5° Verona/
/69/V/B/G (14) /—/O (14) /—/

e riportare in calce alla detta pagina la seguente annotazione:

(14) — Limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di kg. 500 e costituite da colli non superanti ciascuno il peso di kg. 100;

— a pag. 84, nella tabella (69)⁴ *Bologna-Verona* aggiungere, fra Nogara e Isola della Scala, il nome di Pellegrina con le distanze seguenti:

Bologna	Km.	90	Tramuschio	Km.	34
Bertalia	»	88	Poggio Rusco	»	31
Panigale Scala	»	85	*Villa Poma*	»	29
Calderara di Reno . . .	»	81	Revere Scalo	»	24
Tavernelle d'Emilia . .	»	78	Revere	»	22
S. Giacomo di Martignone	»	74	Ostiglia	»	20
Poggio	»	71	Roncanova di Gazzo Veronese	»	12
Crocetta	»	63	Persiceto	»	69
Crevalcore	»	60	*Amola*	»	67
Bolognina	»	56	Mirandola	»	41
Camposanto	»	53	*Quarantoli*	»	38
S. Felice sul Panaro . .	»	47	Nogara	»	7
S. Biagio in Padule. . .	»	45	Isola della Scala	»	5
Mortizzuolo.	»	43			

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-

marittimo (edizione 1° maggio 1915) a pag. 28, fra i nomi delle stazioni di Pellaro e Pellezzano, si dovrà aggiungere:

Pellegrina /3/2/2/3/3/3/2/

Nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° luglio 1910), a pag. 11, fra i nomi delle stazioni di Pellaro e Pellezzano, si dovrà aggiungere:

Pellegrina /507/767/1201/

Nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° marzo 1911), a pag. 33, fra i nomi delle stazioni di Pellaro e Pellezzano, si dovrà aggiungere:

/Pellegrina/Bologna-Livorno C./510/
/Bologna-Castellamare A.-Isernia/767/
/Bologna-Termoli-Salerno/1201/

Infine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli Uffici di controllo si dovrà a pag. 49, di contro al nome della stazione di Pellegrina (numero progressivo 6), indicare la distanza ed il relativo istradamento regolandosi come appresso:

a) le stazioni della linea Bologna-Verona dovranno rilevare la distanza per Pellegrina dalla tabella 69 a pag. 84 del Prontuario generale già completata come sopra è detto;

b) le altre stazioni della rete dovranno invece formarla aggiungendo km. 5 alla distanza indicata per Isola della Scala, km. 7 a quella indicata per Nogara e km. 90 a quella indicata per Bologna, e scegliendo poi la distanza che dal confronto risulterà più breve.

L'istradamento dovrà essere quello stesso indicato per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Circolare n. 7. (A).

Somministrazione di camiciole di lana a maglia colorate al personale.

In analogia a quanto venne comunicato con la circolare n. 77 (A) pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 45 dell'11 novembre 1915 in riguardo al prezzo di addebito della camiciole di lana a maglia bianche, si porta a conoscenza del personale interessato, per norma nella emissione delle richieste, che, a cagione delle attuali condizioni dei mercati, il prezzo delle camiciole di lana a maglia colorate, in corso di acquisto per la corrente stagione invernale, è di L. 6,85 ciascuna camiciola.

Esaurita quindi la scorta delle camiciole colorate del precedente acquisto, verranno somministrate ai richiedenti quelle dell'acquisto in corso, le quali verranno pertanto addebitate al suddetto prezzo di costo di L. 6,85 ciascuna.

È data però facoltà al suddetto personale che non intende, per ragione del prezzo, dar più corso alle richieste di camiciole colorate, già emesse, di fare annullare, in tempo opportuno, le richieste stesse.

Circolare n. 8. (C.).

Viaggi di operai braccianti addetti ai lavori militari in zona di guerra.

(Vedi circolare n. 1-1916).

Il Ministero dell'interno, ad evitare i gravi inconvenienti cui dà luogo l'arrivo nella zona di guerra di squadre di operai in cerca di lavoro, da nessuno richieste, ha diramato categoriche istruzioni ai signori prefetti perchè sia impedito di reclutare e far partire

operai per la zona di guerra senza autorizzazione del Segretariato generale degli affari civili, presso il comando supremo.

Si prescrive pertanto che le stazioni non rilascino alle squadre di operai biglietti di viaggio, sia a pagamento, sia in conto corrente, con destinazione per le località della zona di guerra, se non contro presentazione di un documento del Segretariato suddetto o del Prefetto della provincia, che autorizzi la partenza, oltrechè di apposito elenco di reclutamento contenente le generalità degli operai, la località di provenienza e di destinazione ecc., del quale elenco, per disposizione del Segretariato medesimo, debbono essere fornite le squadre.

Con l'occasione avvertesi che il viaggio di una stessa squadra di operai potrebbe in parte avvenire con pagamento immediato, secondo le norme comuni, ed in parte esser richiesto in conto corrente, colle modalità di cui la circolare n. 1, inserita nel Bollettino ufficiale n. 1 c. a. In tal caso è stata interessata l'autorità competente a far presentare separati documenti, rispettivamente per gli operai paganti e per quelli che non pagano.

Infine si fa presente che nella prima riga del 5° capoverso della stessa circolare n. 1 devesi leggere, anzichè prospetto XXXV, prospetto XV, nel quale sono da inscriversi i biglietti mod. C1-201 (o C1-201 A).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 14, 15, 16, 17 *e* 22.

Circolare N. 9. (C.).

Trasporti militari in conto corrente.

Non ostante i particolari richiami fatti dal Controllo merci interno di Torino, molte stazioni non si attengono alle disposizioni dell'art. 43 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni

merci, sostituito dalla 1ª Appendice alle medesime, nè a quelle successive diramate con l'Ordine di servizio 401-1913 (pag. 6) e confermate dalla Circolare 37-1914, in merito alla registrazione e numerazione dei trasporti militari in conto corrente, alla compilazione dei relativi riassunti speciali mod. C1-429 (arrivi e spedizioni) ed al conseguente invio al competente Controllo dei detti documenti.

Si verifica inoltre con frequenza la mancanza sui documenti di trasporto dell'indicazione necessaria per la retta applicazione delle tasse, che, come è noto, vengono stabilite dal predetto Controllo merci interno di Torino e dal medesimo addebitate al Ministero della guerra.

E poichè le irregolarità lamentate, oltrechè dimostrare come non si dia a tale ramo di servizio la dovuta importanza, provocano un maggior lavoro al Controllo interessato e dànno luogo a gravi inconvenienti, si fa, colla presente, nuova e viva raccomandazione di osservare scrupolosamente le disposizioni in materia, avvertendo che le infrazioni saranno severamente punite.

Si ricorda, pertanto, in particolar modo che:

1° i trasporti militari in conto corrente devono avere una numerazione propria e cioè indipendente da tutti gli altri trasporti ordinari, e devono scritturarsi, sia in partenza che in arrivo, in separati registri all'uopo in uso, con numero progressivo, mai duplicato e saltuario, onde evitare che taluni trasporti sfuggano alla registrazione;

2° alla fine di ogni quindicina detti trasporti sono da scritturarsi, nello stesso ordine in cui vennero inscritti sui registri, nei riassunti speciali mod. C1-429, che servono tanto per le spedizioni quanto per gli arrivi, intestandoli opportunamente colle indicazioni richieste dallo stampato;

3° la compilazione dei riassunti deve essere eseguita diligentemente, in modo che gli estremi dei trasporti corrispondano esattamente alle scritturazioni sui registri senza alcuna omissione;

4° il numero di spedizioni va apposto sui documenti di trasporto e non soltanto sulle richieste mod. 444;

5° i trasporti da e per le stazioni di *Cerignola Città, Desenzano Lago* e *Volterra*, come quelli fra il *Continente e la Sicilia* e quelli in *servizio interno di quest'ultima*, sono da comprendersi nei detti riassunti speciali mod. Ci-429;

6° i trasporti effettuati in servizio cumulativo con stazioni di altre amministrazioni ferroviarie ammesse al detto servizio devono invece essere scritturati nei registri e sui riassunti dei trasporti ordinari mod. C)-420 e 421 del servizio medesimo di competenza del Controllo cumulativo italiano di Firenze;

7° i documenti ed i riassunti (arrivi e spedizioni) mod. Ci-429 sono sempre da trasmettersi nel pacco *F* al Controllo merci interno di Torino alle date stabilite dall'art. 40 delle Norme per il servizio contabile del Capo Stazione;

8° le spedizioni militari in conto corrente devono essere eseguite con gli appositi documenti di trasporto e cioè: con note di spedizione mod. I-118 (verde) se a G. V. e con lettere di porto mod. I-119 (gialla) se a P. V., corredate le une e le altre della prescritta richiesta mod. 441 rilasciata dall'Autorità militare;

9° sui detti documenti di trasporto in conto corrente le stazioni non devono, per alcun motivo, esporre le tasse di porto e per conseguenza non devono riscuoterle nè assumerle a debito (Ordine di servizio 176-1908): i trasporti stessi non possono essere gravati di spese anticipate o di assegni;

10° le tasse per manovre speciali, spinte, copertoni, pesature, gru ecc., sono da indicarsi sui documenti di trasporto soltanto per le operazioni di spettanza del Controllo, senza esigerne il pagamento;

11° le tasse per sosta o magazzinaggio, maturatesi sui trasporti in argomento, sono invece da riscuotersi direttamente dalle stazioni, assumendole a debito sul mod. Ci-445 (vedasi Ordine di servizio 148-1912, punto 4°); (*Temporaneamente, e cioè fino a quando durerà lo stato di guerra, se queste tasse non potessero essere incassate, saranno da scritturare, senza assumerle a debito, in appositi mod.* Ci-445 *da allegare ai mod.* Ci-429 *secondo le particolari*

disposizioni già impartite direttamente dalle Divisioni del Movimento);

12° sui documenti di trasporto deve essere sempre indicato:

a) la voce precisa di tariffa, specialmente quando trattasi di materiali od altro a vagone completo o da considerarsi tale;

b) il peso per ogni qualità di merce;

c) la lunghezza dei colli di grandi dimensioni;

d) i dati di misurazione, quando trattasi di merce voluminosa o da considerarsi tale;

e) la domanda, da parte del mittente, del carro necessario, facendo risultare, ove del caso, se il vagone offerto sia interamente occupato, e ciò agli effetti del paragrafo 11 del regolamento pei trasporti militari;

f) gli estremi delle spedizioni che concorrono a formare una partita di trasporti varî, quando per detta partita sia stata presentata una sola richiesta mod. 444;

g) il numero e la specie dei veicoli ed il relativo peso;

h) il peso e la categoria degli esplosivi ed il numero del treno, esigendo inoltre sulla relativa richiesta mod. 444 la domanda del treno raccoglitore G. V. o diretto merci, tutte le volte che il trasporto non debba aver luogo cogli ordinari treni merci;

i) da chi vennero eseguite le operazioni di carico e scarico rettificando, ove del caso, le relative indicazioni sui documenti di trasporto;

13° le richieste mod. 444 scortanti i trasporti militari in conto corrente in servizio interno, devono sempre lasciarsi spillate od ingommate ai rispettivi documenti di trasporto. Per i trasporti in servizio cumulativo italiano, i transiti devono lasciare le richieste stesse allegate ai documenti che inviano al Controllo cumulativo italiano di Firenze.

Distribuito agli agenti della classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Istruzione n. 1. (R.).

Applicazione di aloune tasse di bollo stabilite dal R. decreto 12 ottobre 1915 n. 1510.

Per effetto dell'art. 1° del R. decreto 12 ottobre 1915 n. 1510, le tasse fisse di bollo di importo non inferiore a lire 0,60, compresi i decimi e l'addizionale, da applicarsi su tutti indistintamente i documenti destinati agli atti civili, commerciali, amministrativi, giudiziali e stragiudiziali, nonchè sui certificati ipotecari, sulle bollette di dogana e per pagamenti di diritti marittimi e sui contratti di borsa, sono state aumentate, dal 21 ottobre 1915, come segue:

da	L.	0.60 e da lire 0,65	a	L.	0.70
»	»	1.25	»	»	1.35
»	»	1.90	»	»	2.—
»	»	2.50	»	»	2.70
»	»	3.75	»	»	4.—
»	»	5.—	»	»	5.40

L'art. 3° del predetto decreto stabilisce che le tasse di bollo, di cui all'art. 20 n. 1, 2, 7, 8 e 9 della legge sul bollo, testo unico n. 414 del 4 luglio 1897, all'art. 25 della legge 23 aprile 1911 n. 509 e all'art. 11 del R. decreto 22 ottobre 1914 n. 1152, sieno graduate come segue:

1° Sono soggette alla tassa di 2 centesimi le bollette o quietanze di pagamento dei dazi di consumo a chiunque appartengano, le quietanze o bollette di pagamento di contribuzioni dirette devolute allo Stato, alle Provincie, ai Comuni ed alle Camere di commercio per pagamenti inferiori a lire una.

2° Tutte le altre bollette o quietanze, ricevute ordinarie, e per le bollette per quietanze non ord.narie, per le note-conto e le

fatture, anche se sprovviste di sottoscrizione, sono sottoposte al pagamento di una tassa di bollo stabilita nelle seguenti misure:

di cent.	5	per le somme superiori a L.	5	ma non a L.	10
» »	10	» » » » » »	10	» » » »	100
» »	20	» » » » » »	100	» » » »	1000
» »	30	» » » » » »	1000	» » » »	5000
» »	40	» » » » » »	5000	» » » »	10000
» »	50	» » » » » »	10000	e per le ricevute	

senza determinazione di somma.

Per le quietanze di somme pari od inferiori a lire 5 non è dovuta la marca da bollo, ammenochè siano rilasciate da Società anonime o in accomandita per azioni, di cui al punto 7 dell'art. 20 del testo unico delle leggi sulle tasse di bollo, approvato con R. decreto 4 luglio 1897 n. 414, nel qual caso è richiesta la marca di centesimi 5.

La tassa sulle fatture, note ecc. è unica, qualunque sia il numero dei fogli impiegati all'indirizzo del medesimo cliente, sotto la stessa data ed in unico contesto. La tassa così soddisfatta, vale anche per la quietanza contemporanea o successiva, purchè apposta sul medesimo foglio. Invece le quietanze rilasciate su diverso foglio o su mandato o staccate da bollettari o emesse in qualsiasi altro modo, sono soggette a nuova tassa graduata, indipendentemente da quella già corrisposta sulle fatture, note o distinte-fatture.

Quando per ragioni interne amministrative oltre l'originale si richieda una o più copie della fattura-nota ecc., queste sono esenti da bollo, purchè rechino l'indicazione di *duplicato*, con richiamo al primo esemplare, assoggettato alla tassa graduata.

Qualora però la quietanza venisse eventualmente apposta, in mancanza dell'originale smarrito, sul duplicato, questo dovrà assoggettarsi alla tassa graduata.

Sono a considerarsi fatture, agli effetti dell'applicazione della marca da bollo graduata, tanto quelle presentate da terzi alla nostra amministrazione per prestazioni o forniture, quanto quelle compilate dalla nostra amministrazione per conto dei creditori, come per i cottimisti, gli assuntori ecc. o per conto dei debitori, come gli acquirenti di carbonella, ceneraccio ecc. o per prestazioni diverse.

La fatture provenienti dall'estero, abbiano o meno sottoscrizione, devono essere bollate con la tassa graduata stabilita dall'art. 3 n. 2 ed il relativo importo verrà dedotto dal corrispondente mandato di pagamento ed accreditato al partitario 333 quater, facendone richiamo sulle fatture.

I riassunti delle fatture non sono soggetti a tassa di bollo quando vengono trasmessi contemporaneamente alle fatture tassate che i medesimi riassumono.

Gli estratti o copie di conti, gli elenchi mod. R-66, L-378 ed altri simili per l'addebitamento o l'accreditamento di somme di qualsiasi importo a terzi, che non siena uffici statali, nonchè le lettere di addebitamento o di accreditamento che pervengono da terzi alla nostra amministrazione sono invece soggetti, come i relativi « benestare », alla tassa fissa di centesimi 10, che deve sempre star a carico dei terzi interessati.

A norma dell'art. 4 del surripetuto Decreto gli estratti di conto debbono essere bollati all'atto dell'emissione, ma si avverte che tanto gli elenchi mod. R-66 quanto le distinte e le lettere che si emettono dalla nostra amministrazione per l'accreditamento o l'addebitamento di somme a terzi, per consentimento del Ministero delle finanze, dato con sua nota n. 82870 div. 4ª del 14 corrente, anche per evitare complicazioni contabili, si possono trasmettere senza marca alle parti, facendo a queste obbligo tassativo di applicarla e di restituire i documenti col proprio benestare sullo stesso foglio all'ufficio emittente. Il benestare apposto sull'estratto conto già bollato, non va più soggetto ad altra tassa.

Si fa obbligo pertanto agli uffici di emettere d'ora innanzi in simplo i mo. R-66 e gli altri moduli simili di addebito e di significare chiaramente alle Ditte, anche mediante timbro, che esse dovranno applicare sul predetto modulo all'atto della dichiarazione di benestare, la marca da bollo di centesimi 10, da annullarsi con la scritturazione della firma, della data o coll'applicazione del timbro composto.

Per le bollette, quietanze ricevute, note, conti e fatture che non sieno state preventivamente bollate dagli uffici del registro con marca o punzone, il pagamento della tassa deve farsi mediante applicazione di marca da annullarsi con la firma, quando debbano essere sottoscritte o con la apposizione della data in caso diverso.

Sono soggette alla tassa di bollo nella misura invariabile di centesimi 5 le quietanze apposte sui vaglia postali ordinari e telegrafici nazionali ed esteri; per cui gli uffici che faranno richieste ai terzi di importi da riscuotersi mediante vaglia postali, dovranno aggiungere all'addebito l'importo della tassa di centesimi 5, per la quietanza da apporsi sul vaglia.

La tassa fissa di centesimi 10 per le quietanze sui vaglia cambiari e sulle fedi di credito è dovuta una sola volta all'atto della emissione e non per ciascuna eventuale girata.

Nel caso di sovvenzione a mezzo di vaglia cambiari a stazioni incaricate di effettuare pagamenti a ditte creditrici, la tassa sui vaglia stessi sarà dalle casse portata nelle spese d'ufficio addebitandola al conto 48/g. partitario 724.

Occorrendo inviare fondi da una ad altra cassa, ove non riesca conveniente il servirsi di vaglia del tesoro, in esenzione di tassa, e si dovesse provvedere con vaglia bancario, la tassa dovrà del pari addebitarsi al conto di spesa sopracitato.

Anche le quietanze rilasciate dal personale, per crediti di qualsiasi titolo, debbono assoggettarsi alla tassa di bollo graduata, ad eccezione delle indennità di legge per infortunio, — quando sieno corrisposte separatamente da altre competenze, — perchè esonerate da ogni tassa in virtù dello art. 35 del testo unico di legge per gli infortuni sul lavoro.

Nelle ridisposizioni di pagamento delle competenze insoddisfatte si dovrà applicare la tassa di bollo graduata stabilita dalla nuova disposizione di legge, depurata della ritenuta già fatta per lo stesso titolo sul ruolo con cui fu stornata la somma che si paga.

Si avverte infine, che, in virtù dell'art. 15 della legge 26 gennaio 1896 n. 44 sulle assicurazioni e sui contratti vitalizi, le lettere con le quali l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni notifica alla nostra amministrazione i premi che gli sono dovuti per assicurazioni sono esenti da bollo.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Stoppini** Giovanni - Manovale avventizio - stazione Cavaria Oggione - soldato di fanteria - morto il 4 giugno 1915.

- **Mariani** Angelo - Manovale avventizio - stazione Albate Camerlata - soldato di fanteria - morto il settembre 1915.

- **Cozzi** Damiano - Manovale avventizio - stazione Busto Arsizio - caporale di fanteria - morto il 22 ottobre 1915.

(110993) - **Borghi** dott. Cesare - Applicato Sezione Lavori Firenze - sottotenente di fanteria - morto l'11 novembre 1915.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

(160384) - **Bianchi** Francesco - Fuochista deposito locomotive di Venezia - soldato di fanteria - morto il 19 novembre 1915.

(132649) - **Docilini-Raimondi** Carlo - Applicato Servizio segretariato - sottotenente di fanteria - morto il 25 novembre 1915.

(151326) - **Carlettini** Guerrino - Disegnatore Sezione Lavori Roma Est - caporal maggiore di fanteria - **morto** l'8 gennaio 1916.

MORTI IN SERVIZIO MILITARE VITTIME DEL DOVERE.

- **Giannetti** Costantino - Cantoniere avventizio - Sezione Lavori Pisa Nord - soldato di fanteria - **morto** l'11 novembre 1915.

MORTI IN SEGUITO ALL'AFFONDAMENTO DEL PIROSCAFO « CITTÀ DI PALERMO ».

(160319) - **Abate** Francesco - 1° Elettricista - Esercizio navigazione.
- **Lo Grande** Ignazio - Guattero - Id. id.
(160355) - **D'Aleo** Giuseppe - Fuochista - Id. id.
- **Fasulo** Giuseppe - Giovanotto - Id. id.

(VERDE)

Ordine di servizio n. 1.v (C.).

Agevolezze di tariffa pei trasporti di agrumi di produzione nazionale e di assicelle di abete, di ontano, di pino e di pioppo.

(Vedi Ordini di servizio n. 3v e 18v-1915).

Dal ricevimento del presente fino al 30 giugno 1916, pei trasporti di agrumi di produzione nazionale e per quelli di assicelle di abete, di ontano, di pino e di pioppo, sono concesse le seguenti agevolezze di tariffa:

I. Agrumi.

a) Alle spedizioni di agrumi, a grande velocità, in partenza da località ammesse come mittenti alla tariffa eccezionale n. 903, composte di un sol collo di peso fino a kg. 25 e da oltre kg. 25 fino a 40, percorrenti qualsiasi distanza sulla rete dello Stato ed eseguite in servizio interno, sono applicabili rispettivamente i prezzi di L. 1,00 e di L. 1,50, i quali comprendono la tassa per la traversata dello stretto, la soprattassa di stazione e l'aumento del sei per mille.

Le condizioni di applicazione sono quelle stesse della tariffa speciale n. 11 G. V., compreso l'obbligo ai mittenti di presentare la speciale richiesta di spedizione.

La consegna a domicilio cessa di essere obbligatoria, quando i colli superano il peso di kg. 20.

b) I prezzi della tariffa eccezionale n. 903, serie *A*, sono ridotti del 15 % pei trasporti ammessi alla tariffa medesima.

La riduzione, però, non si estende alle tasse ed alle soprattasse accessorie.

L'allegato *A*) riproduce la suddetta tariffa con la riduzione del 15 %.

II. Assicelle di abete, di ontano, di pino e di pioppo.

La tariffa eccezionale n. 1059, serie A, è estesa ai trasporti di assicelle di legno di abete, di ontano, di pino e di pioppo, preparate per la costruzione delle cassette d'imballaggio degli agrumi, purchè in partenza da stazioni ammesse, come mittenti, alla tariffa stessa e in destinazione di Reggio Calabria, Messina, Catania, Palermo e Siracusa.

Per poter fruire della menzionata tariffa, gli speditori dovranno dichiarare, sulle lettere di porto, che il legname serve per la costruzione delle cassette d'imballaggio per il trasporto degli agrumi; in conseguenza, qualora risultasse che non fosse destinato all'uso suddetto, saranno da applicarsi le tasse in base alla tariffa speciale competente e le relative penalità.

Per identificare il legname di cui trattasi, possono valere, in via di approssimazione, le seguenti dimensioni:

Fianchi delle cassette — lunghezza circa cm. 70.

Testate delle cassette — larghezza media cm. 35, altezza circa cm. 30.

Coperchi delle cassette — lunghezza cm. 75 circa.

Pel rimanente valgono le ordinarie disposizioni di tariffa.

Nulla è innovato per la scritturazione dei trasporti di cui trattasi sui registri e riassunti delle spedizioni, nonchè sui registri degli arrivi.

Invece, in quanto riguarda i riassunti degli arrivi, i trasporti dovranno essere registrati dalle stazioni destinatarie in un unico riassunto separato, bene inteso in ordine alfabetico di stazione mittente, ovvero per quanto riguarda i trasporti di cui al punto I,

anche in unico gruppo a parte, dopo quello comprendente i trasporti ordinari a grande velocità di peso da 500 kg. e più ed a piccola velocità accelerata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

Allegato A all'Ordine di servizio n. 1v-1916.

Eccezionale N. 903, serie A, a P. V. accelerata con i prezzi ridotti del 15 %

AGRUMI

Spedizioni in servizio interno italiano

Stazioni mittenti: Quelle delle linee indicate a pag. 195 delle Tariffe (1).
Stazioni destinatarie: Quelle di tutta la rete dello Stato.

VAGONI DELLA PORTATA DI	ZONE DI PERCORRENZA						
	I	II	III	IV	V	VI	VII
	Fino a Km. 500	Da 501 a 600	Da 601 a 700	Da 701 a 800	Da 801 a 900	Da 901 a 1000	Oltre 1000
	PREZZI PER VAGONE (in lire)						
Tonnellate 10	—	0.1518	0.1422	0.1301	0.1301	0.1260	0.1006
	116.743	131.923	146.143	159.153	172.163	184.763	—
Tonnellate 12	—	0.1676	0.1472	0.1422	0.1396	0 1371	0.1097
	125.600	142.360	157.080	171.300	185.260	198.970	—

(1) Pagina 193 delle Tariffe, edizione 1912.

SENTENZA

Infortuni sul lavoro - Postumi della lesione - Istanza di revisione - Termine e decorrenza.

Il termine per proporre la istanza di revisione dell'indennità, è di due anni dal giorno dell'infortunio, non già da quello della liquidazione, anche nel caso in cui i postumi della lesione si rilevino più gravi dopo trascorso il biennio.

CASSAZIONE DI NAPOLI - sent. 14 settembre-16 dicembre 1915 (Pres. Lomonaco - Rel. De Notaristefani) - Ferrovie Stato contro Iennaco Raimondo.

FATTO.

Raimondo Iennaco, operaio dipendente dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato, nel dì 8 aprile 1909 mentre lavorava nel deposito locomotive alla stazione di Taranto riportò frattura alla gamba destra. Nel giorno 8 agosto 1911 vale a dire decorsi due anni dallo infortunio, si procedette alla visita medica definitiva e fu constatata inabilità parziale permanente al lavoro nella misura del 45% per cui si corrispose la indennità dovuta secondo legge ed accettata dallo infortunato.

Senonchè con citazione 13 gennaio 1913 il suddetto Iennaco adducendo, che quantunque nel giorno della visita medica definitiva si giudicò avvenuta la guarigione, essendo chiusa la ferita, in tempo posteriore rotta dai tumori interni si riaprì per non chiudersi più, propose istanza in revisione. La convenuta Amministrazione contestò la domanda opponendo che lo attore era decaduto

dal diritto alla revisione per essere decorso il biennio, termine perentorio prescritto dallo art. 13 legge infortuni.

Ma la Corte di Appello di Trani, confermando il pronunziato del Tribunale di Taranto respinse la eccezione di decadenza ordinando perizia con sentenza 1-5 giugno 1914 dalla quale ricorrono le ferrovie dello Stato.

DIRITTO.

Considera che lo art. 13 della legge sugli infortuni stabilisca che la istanza di revisione si debba sperimentare nel termine di due anni dal giorno dello infortunio; e commina la decadenza al diritto di proporla qualora sia decorso il suddetto termine perentorio. Considera che nello applicare la legge non si possa attribuirle altro senso che quello fatto palese dal proprio significato delle parole; ora poichè il testo surriferito, nel regolare tutti i casi senza distinguere, segna tassativamente il termine *a quo* muovendo dal giorno dello infortunio e limita la durata per la risarcibilità dell'azione entro il biennio da tale giorno computato, senza aver riguardo alle condizioni necessarie per esercitarla, non è lecito allo interprete, specie in tema di decadenza sanzionate per motivi di interesse pubblico, introdurre distinzioni non contemplate espressamente.

Considera che la Corte di Trani violando apertamente la lettera della legge abbia ritenuto che nel caso controvertito per essere avvenuta la liquidazione decorsi i due anni dallo infortunio la istanza in revisione si renda proponibile entro due anni dalla liquidazione non dal giorno dello infortunio come chiaramente dispone il mentovato art. 13.

Considera che risalendo alla *ratio legis* lo errore della sentenza impugnata non meno evidente apparisca.

Attenendosi al criterio scientifico ed alla finalità positiva di accertare definitivamente in un determinato periodo di tempo tutte le possibili conseguenze dello infortunio, il patrio legislatore si ispirò al concetto che i postumi morbosi, decorsi due anni dal giorno in cui si verificò la lesione, debbano manifestarsi in guisa da legittimare un giudizio definitivo sicuro, fondato sopra uno stato

di fatto non più suscettivo di modificazione ed in base a questo presupposto comminò la decadenza che in senso giuridico equivale alla perdita del diritto. Ora se non è dubitabile che per farsi luogo a revisione occorre che anteriormente al biennio dal giorno dello infortunio siasi proceduto ad un primo giudizio, è più larga della premessa la conseguenza che la Corte di Trani ne ha tratta; di vero pure essendo inconcepibile un giudizio di revisione in mancanza di un primo esame, giusta il concetto legislativo esula la ragione giuridica per cui fu autorizzata la revisione allorchè il giudizio medico intervenga in quel periodo massimo di tempo, nel quale, secondo il criterio scientifico tenuto a guida dal legislatore, può verificarsi aggravamento. Bene adunque conchiude il ricorrente che nella specie, poichè lo esame e la conseguente liquidazione ebbero luogo allo spirare del biennio, difetti lo interesse giuridico per l'azione in revisione, sul riflesso che le conseguenze della lesione furono accertate in epoca nella quale la legge le presume inalterabili. Il Supremo Collegio non disconosce che possano verificarsi casi eccezionali nei quali i postumi della lesione si rivelino di maggiore entità anche dopo il biennio, ma se lo art. 13 col criterio dell'*id quod plerumque accidit*, per motivo di indole sociale, in base ad una presunzione rapportata, giovi ripeterlo, senza distinzione a tutti i casi, stabilisce un termine perentorio comminando la decadenza, semprechè la revisione si domandi per aggravamento avvenuto nel tempo in cui non sarebbe verificabile, secondo la presunzione della legge, inammissibile deve ritenersi la istanza, non essendo lecito al magistrato che deve applicare il precetto introdurre eccezioni non prevedute.

P. q. m., si deve annullare la sentenza impugnata rimandandosi la causa ad altra Corte per nuovo esame e per provvedere sulle spese.

MASSIMARIO

Infortuni sul lavoro - Capacità lavorativa generica e specifica - Interessi sulla indennità - Misura e decorrenza.

Se il Magistrato di merito aggiudica al ferroviere infortunato nel lavoro una indennità per inabilità permanente parziale e non totale, deve intendersi che siasi riferito alla diminuita capacità lavorativa generica, e non specifica, anche quando, ma inesattamente, abbia voluto fare cenno nella resa decisione alla impossibilità dell'infortunato di continuare il servizio al quale l'Amministrazione lo aveva adibito.

Gli interessi sulla indennità spettante al ferroviere infortunato rimasto in servizio senza riduzione di salario, debbono computarsi non nella misura commerciale, bensì in base al disposto dell'art. 5 *della legge* 9 *luglio* 1908 *n.* 418, *il quale deroga all'art.* 11 *della legge sugli infortuni.*

Anche per l'art. 11 *citato, gli interessi, in caso di contestazione sulla esistenza e sulla misura dell'inabilità, non possono decorrere dal nono giorno dopo l'infortunio, ma debbono decorrere dopo l'ottavo giorno dalla notifica della citazione, contenente il certificato medico.*

CASSAZIONE NAPOLI - sent. 16-27 dicembre 1915 (Rel. Iandolfi) - Mucci Alfredo c. FF. SS.

Rappresentanza dell'Amministrazione - Pignoramenti e sequestri.

Spetta solo al Direttore Generale la rappresentanza dell'Amministrazione in materia di pignoramenti e sequestri degli stipendi

spettanti agli agenti ferroviari. È pertanto inefficace il pignoramento eseguito a mani terze dell'Amministrazione in persona dei Capi Compartimento (Legge 25 *giugno* 1909 *n.* 372 - *art.* 1 *e Regio Decreto* 29 *luglio* 1914 *n.* 850 - *art.* 9).

TRIBUNALE DI TORINO (Sez. I) - sent. 22-29 ottobre 1915 - Alessandri Corraducci c. FF. SS.

Viaggiatore - Infortunio - Danni risarcibili - Mezzi istruttori - Liquidazione del danno.

Non può ragionevolmente ammettersi che un sinistro il quale abbia cagionato incapacità per alcuni mesi ad attendere alle proprie occupazioni di proprietario di un laboratorio, ove lavorano diversi operai (nella specie calzoleria) possa determinare lo sfacelo dell'industria, in quanto che l'esercente di buona volontà e prudente può scongiurare le conseguenze di un'assenza temporanea con assennate sostituzioni, specie quando la natura della malattia non giustifica il completo abbandono della vigilanza e della direzione.

Il Magistrato non cade nell'ultra-petizione quando giudichi definitivamente sull'indennizzo, ad onta che si trovi di fronte alla richiesta di un provvedimento interlocutorio, allorchè, allo stato degli atti, emergano gli elementi per attribuire equitativamente il completo risarcimento del danno.

TRIBUNALE DI VERONA - sent. 13-20 luglio 1915 - Portesani c. FF. SS.

Errata-corrige

Circolare n. 6. (Bollettino ufficiale n. 3-1916).

A pag. 52, riga 5ª, dopo la parola « gravanti » aggiungere « trasporti ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. 4 00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8 00

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 5

3 FEBBRAIO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, febbraio 1916 — Tip. Editrice Nazionale C. - 80.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 25 *gennaio* 1916, *n.* 57, *riguardante provvedimenti eccezionali per agevolare la produzione e la distribuzione delle forze idrauliche* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re la facoltà di emanare disposizioni aventi valore di legge anche per quanto sia richiesto da urgenti e straordinari bisogni dell'economia nazionale;

Ritenuta la necessità e l'urgenza di agevolare lo sviluppo e la distribuzione delle forze idroelettriche, specialmente in considerazione dell'alto prezzo raggiunto dai carboni fossili importati in Italia;

Vista la legge sulle derivazioni delle acque pubbliche del 10 agosto 1884, n. 2644, ed il regolamento del 26 novembre 1893, n. 710;

Sulla proposta dei ministri dei lavori pubblici, delle finanze e dell'agricoltura, industria e commercio;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Ove impianti di derivazioni d'acque pubbliche per produzione di forza motrice risultino insufficienti al fabbisogno di ener-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 gennaio 1916, n. 23.

gia, è data facoltà al Governo di autorizzare i concessionari dell'acqua pubblica o gli utenti di essa per titolo legittimo o per antico possesso, che sieno debitamente riconosciuti, ad aumentare la potenzialità dei propri impianti:

— mediante installazioni complementari nelle officine idroelettriche e nelle linee di trasporto dell'energia;

— utilizzando maggiormente i dislivelli lungo i canali derivatori;

— convogliando nel canale derivatore o nella vasca di carico acque provenienti da minori corsi d'acqua;

— derivando un maggior volume d'acqua dal corso dal quale si effettua la presa;

— eseguendo altre opere atte a trattenere nei periodi non utili al lavoro quei maggiori quantitativi di acqua che potessero occorrere nei periodi utili, a seconda dei controllati bisogni dell'industria, salvo, ove occorra, a costruire a valle dell'impianto opere reintegratici della portata ordinaria del corso d'acqua;

— costruendo od ampliando, con appositi sbarramenti, serbatoi che regolino il deflusso dei corsi d'acqua sia principali che affluenti, in modo che le esistenti derivazioni possano utilizzare nei tempi di magra, o comunque di maggiori bisogni, le acque di piena e di morbida in essi serbatoi immagazzinate.

Art. 2.

Nei periodi di magra dei corsi di acqua, quando le industrie e le installazioni elettriche sieno costrette per insufficienza o diminuzione di forze idrauliche, a ricorrere a motori termici, può essere consentita la derivazione totale delle acque di magra, salve le limitazioni strettamente necessarie agli usi irrigui ed agli interessi generali igienici ed idraulici.

Nei riguardi della piscicoltura potranno essere prescritti dalla autorità concedente, ed a carico del concessionario, appositi provvedimenti per la circolazione dei pesci attraverso le opere di derivazione e, se ciò non riuscisse possibile od efficace per l'esistenza e la diffusione del pesce, la stessa autorità concedente potrà far

eseguire a spese del concessionario apposite semine di avanotti nei modi e quantitativi che saranno indicati nel disciplinare di concessione.

Art. 3.

Ove gli aumenti di derivazione di acqua, di cui ai precedenti articoli, sieno richiesti per forniture di energia a stabilimenti di munizionamento militare, per trazione elettrica, per altri servizi pubblici, per ovviare al pericolo di mancanza di carbone in plaghe intensamente industriali o per altre urgenti ragioni di interesse pubblico, ma sieno tecnicamente incompatibili con la coesistenza di minori utilizzazioni d'acqua legittimamente costituite e situate nel tratto di fiume utilizzato o interessato dalla derivazione, si potranno, previa constatazione della necessità del provvedimento, autorizzare le maggiori opere o la maggiore derivazione o l'intermittenza dei deflussi, restando però obbligato il concessionario a sua cura e spese a sostituire l'energia elettrica a quella idraulica che verrebbe a mancare agli utenti interessati, ed a provvedere a tutte le trasformazioni tecniche necessarie, calcolando con adeguata larghezza l'energia da sostituire, in guisa da non pregiudicare o aggravare gli interessi degli utenti stessi.

Art. 4.

Se gli aumenti di derivazioni d'acqua previsti nei precedenti articoli sieno tecnicamente incompatibili con preesistenti domande di concessioni d'acqua in corso d'istruttoria, potrà l'autorità concedente, previa diffida, dichiarar queste decadute e far luogo agli aumenti di concessione, qualora trattisi di domande non regolarmente documentate a norma del regolamento 26 novembre 1893, n. 710, sulle derivazioni d'acque pubbliche, o se il richiedente non abbia ottemperato all'invito di emendare gli atti amministrativi e tecnici occorrenti per la concessione, o lasci infruttuosamente decorrere il termine che gli sia ingiunto per la firma del disciplinare predisposto dall'Amministrazione.

Art. 5.

Quando si tratti di agevolare l'utilizzazione di energia idraulica destinata agli scopi, di cui al precedente art. 3, la deroga dalla priorità prevista dagli articoli 8 e 9 del regolamento 26 novembre 1893, n. 710, per prevalenti motivi di pubblico interesse, potrà essere pronunciata in qualsiasi stadio d'istruttoria delle domande già presentate per una eguale concessione o per concessioni tra loro tecnicamente incompatibili.

Tra più domande, in favore delle quali sussistano pari motivi di pubblico interesse, sarà preferita quella che offra maggiori ed accertate garanzie tecnico-finanziarie ed industriali di immediata esecuzione e di impiego dell'energia ricavata.

Art. 6.

La concessione indicata nell'ultimo alinea dell'art. 1 circa la costruzione e l'ampliamento di serbatoi sarà sempre subordinata alle constatazioni e prescrizioni necessarie a garantire la pubblica incolumità e non potrà aver luogo se non quando gli impianti servano agli interessi pubblici di cui all'art. 3.

Art. 7.

Quando si presenti la convenienza che impianti idroelettrici sieno tra loro collegati allo scopo di reciprocamente regolare le rispettive deficienze ed esuberanze di energia nelle varie ore del giorno, o in giorni e periodi diversi, si potranno autorizzare gli impianti delle occorrenti linee elettriche di trasmissione.

Per le ragioni di pubblico interesse indicate nell'art. 3 si potrà autorizzare anche la costruzione di nuove linee di trasmissione dell'energia derivata dagli impianti e linee esistenti.

Art. 8.

Per le concessioni ed autorizzazioni previste nei precedenti articoli dovrà essere esperita la seguente abbreviata istruttoria:

Il richiedente dovrà esibire alla competente Prefettura un regolare progetto tecnico, corredato da relazione nella quale, tra l'altro, risulti il fine cui le opere sono dirette, se e quali diritti di terzi vengano ad essere danneggiati, con quali modalità il richiedente intenda tutelarli o compensarli.

Qualora l'esecuzione o l'esercizio degli impianti importino l'occupazione di beni immobili appartenenti a terzi o l'imposizione di servitù, dovrà il progetto tecnico essere corredato anche di un piano di massima che contenga la descrizione dell'insieme delle opere e dei terreni che esse devono occupare, nonchè l'indicazione dei diritti di terzi che occorra espropriare o limitare.

I cennati atti e quegli altri, che potranno essere richiesti dall'autorità ai fini di una conveniente per quanto celere istruttoria, saranno esaminati dal competente Ufficio del genio civile che, qualora ravvisi la necessità di modifiche od emende, inviterà il richiedente ad apportarle entro un breve e perentorio termine.

Il prefetto se ritiene che non ostino alla domanda gravi motivi d'interesse pubblico, disporrà che la domanda ed i relativi allegati restino depositati per la durata di dieci giorni presso l'Ufficio della sottoprefettura cui appartengano tutti i comuni interessati o, in caso diverso, presso l'Ufficio della prefettura nel cui territorio si trova l'opera di presa se trattisi di domande per aumenti o varianti alla concessione di acqua, o la partenza delle linee di trasmissione d'energia se trattisi di domande per istallazioni complementari nelle officine idro-elettriche e nelle linee di trasporto dell'energia. Contemporaneamente farà per dieci giorni pubblicare all'albo dei comuni interessati un avviso che renda noto ai terzi l'eseguito deposito degli atti, ed indichi il giorno della visita locale da effettuarsi, quanto prima possibile e dopo la scadenza della pubblicazione, dall'Ufficio del genio civile, fissando per il detto giorno il termine massimo per la presentazione delle eventuali opposizioni dei terzi. Il provvedimento prefettizio dovrà,

ove ne sia il caso, indicare che la disposta pubblicazione ha efficacia anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità delle opere e degli impianti progettati. Qualora trattisi della costruzione di serbatoi per immagazzinamento d'acqua, alla visita dovranno essere invitati l'ingegnere capo del R. corpo delle miniere per l'esame di sua competenza, nonchè un funzionario delle ferrovie dello Stato per quanto possa interessare la elettrificazione ferroviaria.

Dei risultati dell'effettuata visita locale sarà redatto apposito verbale sottoscritto dai funzionari e dalle parti intervenute.

L'ingegnere capo del genio civile redigerà la sua relazione su l'ammissibilità o meno della chiesta concessione o autorizzazione, ed in caso di conclusione favorevole formulerà lo schema di disciplinare da firmarsi per accettazione dalla ditta istante.

Il disciplinare dovrà fissare termini brevi e perentorî per la presentazione del progetto esecutivo, se ritenuto necessario, per l'inizio e per l'ultimazione dei lavori, e tutte le altre clausole che affidino del regolare adempimento degli obblighi inerenti alla concessione od autorizzazione nei riguardi tanto pubblici, quanto privati; dovrà pure stabilire l'eventuale aumento di canone, nonchè l'obbligo del deposito di una congrua cauzione.

Art. 9.

Rientra nella facoltà dell'autorità concedente stabilire se le concessioni od autorizzazioni eccezionali contemplate nel presente decreto possano, a seconda dei casi e dei bisogni, conferirsi in via assolutamente precaria o per una durata non superiore a quella della concessione principale da cui l'impianto è disciplinato.

Art. 10.

Il canone per le maggiori utilizzazioni idrauliche sarà fissato in base alle norme della legge 10 agosto 1884, n. 2644.

Art. 11.

Spetta al prefetto della Provincia, nel cui territorio ricadono le opere della presa d'acqua, accordare con suo decreto la concessione o l'autorizzazione delle opere ed impianti.

Il decreto sarà pubblicato nel foglio degli annunzi legali della Provincia e ne sarà dalla prefettura trasmessa copia ai Ministeri delle finanze, dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio.

Art. 12.

Nel caso in cui l'esecuzione e l'esercizio delle opere ed impianti importino l'espropriazione o limitazione o, comunque, un danno a diritti di terzi, il provvedimento prefettizio di concessione o autorizzazione avrà valore di dichiarazione di pubblica utilità, ed il concessionario potrà immettersi nel possesso dei beni occorrenti e valersi delle esistenti strade di accesso, previa compilazione dello stato di consistenza dei fondi da occupare ed il pagamento diretto od il deposito di una congrua somma, che dal prefetto sarà indicata, per l'indennità di espropriazione e per tutti quegli altri eventuali risarcimenti che ai terzi possano competere.

Lo stato di consistenza dei fondi da occupare sarà compilato dallo stesso Ufficio del genio civile che attese all'abbreviata istruttoria della concessione od autorizzazione.

Il decreto prefettizio dovrà contenere l'ingiunzione dei termini entro i quali dovranno cominciarsi e compiersi le espropriazioni ed i lavori.

Art. 13.

Gl'interessati, ove credano, potranno valersi per la determinazione definitiva delle indennità e dei risarcimenti di cui all'articolo precedente, della azione giudiziaria a norma della legge 25 giu-

gno 1865, n. 2359, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

Tale azione non sospende il corso dei provvedimenti del prefetto, nè la costruzione e l'esercizio delle opere e degli impianti concessi od autorizzati.

Avverso gli altri provvedimenti emanati dal prefetto è ammesso solo il ricorso per legittimità alla IV sezione del Consiglio di Stato.

Art. 14.

Le Ditte concessionarie delle opere ed impianti contemplati nei precedenti articoli sono direttamente responsabili di qualsiasi danno che in conseguenza della costruzione e dell'esercizio degli impianti concessi od autorizzati, possa verificarsi alle proprietà pubbliche private in genere ai diritti dei terzi, e sono conseguentemente tenute ad ogni eventuale risarcimento a norma di legge.

Art. 15.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad estendere la trazione elettrica con utilizzazione di forze idrauliche, pagando gli impianti, i lavori, i materiali e mezzi d'opera all'uopo occorrenti, mediante annualità che, sul bilancio di esercizio delle linee elettrificate e da elettrificare, graveranno in luogo del carbone e delle altre spese accessorie afferenti all'esercizio con trazione a vapore.

Le somministrazioni dell'energia elettrica necessaria alla trazione elettrica delle ferrovie dello Stato, e ad ogni altro servizio delle linee elettrificate o da elettrificare, sarà considerata come vendita, e quindi, ai termini degli articoli 86 e 145 della legge di registro, sarà esente da tassa.

La produzione dell'energia elettrica come sopra, sarà esente dall'imposta sul consumo dell'energia elettrica.

Alle cessioni di annualità, canoni e simili, pagabili dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in forza dei contratti, di cui al presente articolo, sono applicabili le disposizioni degli articoli 19, 20 e 21 della legge 23 luglio 1914, n. 742.

Art. 16.

Agli effetti del presente decreto il possesso legittimo esercitato per tutto il trentennio anteriore alla promulgazione della legge 10 agosto 1884, n. 2644, ha valore ed efficacia di titolo, nei riguardi del demanio, per la quantità di acqua o di energia effettivamente utilizzata nel trentennio medesimo.

Art. 17.

Rimangono in vigore le norme legislative cui si riferisce il presente decreto, in quanto non siasi con esso altrimenti disposto.

Art. 18.

Il presente decreto andrà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 gennaio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI — DANEO — CAVASOLA.

Visto, Il guardasigilli: ORLANDO.

DECRETO MINISTERIALE 24 *gennaio* 1916, *che nomina il Direttore generale delle Gabelle comm. Lodovico Luciolli, membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63, lett. *b*), e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429, e l'art. 1° del R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;
Sulla designazione del ministro delle finanze;

DECRETA:

Il Sig. Comm. Lodovico LUCIOLLI, Direttore generale delle Gabelle, è confermato nella carica di membro del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante del Ministero delle finanze nel Consiglio stesso.

Roma, addì 24 gennaio 1914.

Il Ministro

CIUFFELLI.

Ordine di servizio n. 18. (C.).

Servizio cumulativo viaggiatori e bagagli con le ferrovie Nord Milano - Aumenti di tariffa.

In seguito ad aumenti di tariffa già in vigore per i trasporti viaggiatori a tariffa militare in servizio interno delle ferrovie Nord Milano, nell'allegato B al « Prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, edizione 1° luglio 1913 » tutti i prezzi a tariffa militare relativi alle stazioni delle ferrovie suddette sono da sostituirsi con quelli indicati nell'unito prospetto allegato N. 1.

Le stazioni e le agenzie che fossero fornite di biglietti a destinazione fissa a tariffa militare dovranno versarli all'ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze ed in loro vece distribuire biglietti a percorso facoltativo, salvo richiedere nuove serie a destinazione fissa qualora le vendite lo giustificassero.

L'applicazione dei nuovi prezzi dovrà aver effetto a partire dal *10 febbraio 1916*.

Con l'occasione e con riferimento alla « 2ª appendice alla tariffa pel trasporto bagagli, veicoli e bestiame sulle ferrovie Nord Milano » diramata con l'ordine di servizio N. 242-1915, si indicano nell'unito prospetto allegato N. 2 — per miglior norma delle stazioni interessate — le nuove quote e le tasse minime relative

al percorso sulle ferrovie Nord Milano pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.

Tale prospetto sostituisce quello N. 10 di cui alla pagina 25 dell'allegato N. 5 all'ordine di servizio N. 171-1913.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato n. 1 all'Ordine di servizio N. 18-1916.

Ferrovie Nord Milano

Prezzi da riscuotersi per il percorso delle ferrovie Nord Milano pel trasporto dei viaggiatori in base alla tariffa militare.

STAZIONI	TRANSITI	Km.	TARIFFA MILITARE					
			soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Abbiate Guazzone	Albate Camerlata	32	1.05	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50
	Busto Arsizio	28	0.90	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45
	Camnago	50	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80
	Laveno	39	1.25	0.90	0.65	1.25	0.90	0.65
	Merone P. N.	66	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05
	Milano nord	35	1.15	0.80	0.55	1.10	0.80	0.55
	Novara	54	1.75	1.25	0.90	1.70	1.20	0.85
	Seregno	28	0.90	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45
	Varese	17	0.55	0.40	0.30	0.55	0.40	0.30
Affori	Albate Camerlata	40	1.30	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65
	Busto Arsizio	34	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55
	Camnago	18	0.60	0.45	0.30	0.60	0.40	0.30
	Laveno	70	2.25	1.60	1.15	2.20	1.60	1.10
	Merone P. N.	34	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55
	Milano nord	7	0.25	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15
	Novara	60	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95
	Seregno	34	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55
	Varese	48	1.55	1.10	0.80	1.50	1.10	0.75
Arosio	Albate Camerlata	65	2.10	1.50	1.05	2.05	1.45	1.05
	Busto Arsizio	59	1.90	1.35	0.95	1.85	1.35	0.95
	Camnago	13	0.45	0.30	0.25	0.45	0.30	0.25
	Laveno	95	3.05	2.20	1.55	2.95	2.15	1.50
	Merone P. N.	9	0.30	0.25	0.15	0.30	0.25	0.15
	Milano nord	32	1.05	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50
	Novara	85	2.70	1.95	1.35	2.65	1.90	1.35
	Seregno	59	1.90	1.35	0.95	1.85	1.35	0.95
	Varese	73	2.35	1.70	1.20	2.25	1.65	1.15

STAZIONI	TRANSITI	Km.	TARIFFA MILITARE					
			soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Barasso-Comerio	Albate Camerlata	33	1.05	0.80	0.55	1.05	0.75	0.55
	Busto Arsizio	52	1.65	1.20	0.85	1.65	1.20	0.85
	Camnago	74	2.35	1.70	1.20	2.30	1.65	1.15
	Laveno	15	0.50	0.35	0.25	0.50	0.35	0.25
	Merone P. N.	90	2.85	2.05	1.45	2.80	2.—	1.40
	Milano nord	59	1.90	1.35	0.95	1.85	1.35	0.95
	Novara	78	2.50	1.80	1.25	2.45	1.75	1.25
	Seregno	52	1.65	1.20	0.85	1.65	1.20	0.85
	Varese	9	0.30	0.25	0.15	0.30	0.20	0.15
Binago-S. Salvatore	Albate Camerlata	18	0.60	0.45	0.30	0.60	0.40	0.30
	Busto Arsizio	42	1.35	1.—	0.70	1.30	0.95	0.65
	Camnago	64	2.05	1.50	1.05	2.—	1.45	1.—
	Laveno	31	1.—	0.75	0.50	1.—	0.70	0.50
	Merone P. N.	80	2.55	1.85	1.30	2.50	1.80	1.25
	Milano nord	49	1.55	1.15	0.80	1.55	1.10	0.80
	Novara	68	2.15	1.55	1.10	2.10	1.55	1.05
	Seregno	42	1.35	1.—	0.70	1.30	0.95	0.65
	Varese	8	0.30	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15
Bollate	Albate Camerlata	33	1.05	0.80	0.55	1.05	0.75	0.55
	Busto Arsizio	27	0.90	0.65	0.15	0.85	0.60	0.45
	Camnago	26	0.85	0.60	0.45	0.85	0.60	0.45
	Laveno	63	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—
	Merone P. N.	42	1.35	1.—	0.70	1.30	0.95	0.65
	Milano nord	10	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20
	Novara	53	1.70	1.25	0.85	1.65	1.20	0.85
	Seregno	27	0.90	0.65	0.45	0.85	0.60	0.15
	Varese	41	1.30	0.95	0.65	1.30	0.95	0.65

STAZIONI	TRANSITI	Km.	Tariffa militare soggetta a bollo 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	Tariffa militare esente da bollo 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Bovisa	Albate Camerlata	38	1.25	0.90	0.65	1.20	0.85	0.60
	Busto Arsizio	32	1.05	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50
	Camnago	20	0.65	0.50	0.35	0.65	0.45	0.35
	Laveno	68	2.15	1.55	1.10	2.10	1.55	1.05
	Merone P. N.	36	1.15	0.85	0.60	1.15	0.80	0.60
	Milano nord	5	0.20	0.15	0.10	0.20	0.15	0.10
	Novara	58	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90
	Seregno	32	1.05	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50
	Varese	46	1.50	1.05	0.75	1.45	1.05	0.75
Bovisio-Mombello	Albate Camerlata	51	1.65	1.20	0.85	1.60	1.15	0.80
	Busto Arsizio	45	1.45	1.05	0.75	1.40	1.—	0.70
	Camnago	7	0.25	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15
	Laveno	81	2.60	1.85	1.30	2.50	1.80	1.25
	Merone P. N.	23	0.75	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40
	Milano nord	18	0.60	0.45	0.30	0.60	0.40	0.30
	Novara	71	2.25	1.65	1.15	2.20	1.60	1.10
	Seregno	45	1.45	1.05	0.75	1.40	1.—	0.70
	Varese	59	1.90	1.35	0.95	1.85	1.35	0.95
Bruzzano	Albate Camerlata	42	1.35	1.—	0.70	1.30	0.95	0.65
	Busto Arsizio	36	1.15	0.85	0.60	1.15	0.80	0.60
	Camnago	17	0.55	0.40	0.30	0.55	0.40	0.30
	Laveno	72	2.30	1.65	1.15	2.25	1.60	1.15
	Merone P. N.	32	1.05	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50
	Milano nord	8	0.30	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15
	Novara	62	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—
	Seregno	36	1.15	0.85	0.60	1.15	0.80	0.60
	Varese	50	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80

STAZIONI	TRANSITI	Km.	TARIFFA MILITARE					
			soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Busto Arsizio nord	Albate Camerlata	35	1.15	0.85	0.60	1.15	0.80	0.60
	Camnago	52	1.65	1.20	0.85	1.65	1.20	0.85
	Laveno	66	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05
	Merone P. N.	68	2.15	1.55	1.10	2.10	1.55	1.05
	Milano nord	36	1.15	0.85	0.60	1.15	0.80	0.60
	Novara	27	0.90	0.65	0.45	0.85	0.60	0.45
	Seregno	29	0.95	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45
	Varese	44	1.40	1.05	0.70	1.40	1.—	0.70
Cabiate	Albate Camerlata	59	1.90	1.35	0.95	1.85	1.35	0.95
	Busto Arsizio	53	1.70	1.25	0.85	1.65	1.20	0.85
	Camnago	7	0.25	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15
	Laveno	89	2.85	2.05	1.45	2.75	2.—	1.40
	Merone P. N.	15	0.50	0.35	0.25	0.50	0.35	0.25
	Milano nord	26	0.85	0.60	0.45	0.85	0.60	0.45
	Novara	79	2.50	1.80	1.25	2.45	1.80	1.25
	Seregno	53	1.70	1.25	0.85	1.65	1.20	0.85
	Varese	67	2.15	1.55	1.10	2.10	1.50	1.05
Cadorago	Albate Camerlata	9	0.30	0.25	0.15	0.30	0.20	0.15
	Busto Arsizio	28	0.90	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45
	Camnago	50	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80
	Laveno	52	1.65	1.20	0.85	1.65	1.20	0.85
	Merone P. N.	66	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05
	Milano nord	35	1.15	0.80	0.55	1.10	0.80	0.55
	Novara	54	1.75	1.25	0.90	1.70	1.20	0.85
	Seregno	28	0.90	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45
	Varese	30	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50

STAZIONI	TRANSITI	Km.	Tariffa militare					
			soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
	Albate Camerlata	42	1.35	1.—	0.70	1.30	0.95	0.65
	Busto Arsizio	13	0.45	0.30	0.25	0.45	0.30	0.25
	Camnago	58	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90
	Laveno	72	2.30	1.65	1.15	2.25	1.60	1.15
Cairate-Bergoro	Merone P. N.	74	2.35	1.70	1.20	2.30	1.65	1.15
	Milano nord	43	1.40	1.—	0.70	1.35	1.—	0.70
	Novara	39	1.25	0.90	0.65	1.25	0.90	0.65
	Seregno	35	1.15	0.80	0.55	1.10	0.80	0.55
	Varese	50	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80
	Albate Camerlata	44	1.40	1.05	0.70	1.40	1.—	0.70
	Busto Arsizio	15	0.50	0.35	0.25	0.50	0.35	0.25
	Camnago	60	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95
	Laveno	74	2.35	1.70	1.20	2.30	1.65	1.15
Cairate-Lonate C.	Merone P. N.	76	2.45	1.75	1.25	2.35	1.70	1.20
	Milano nord	45	1.45	1.05	0.75	1.40	1.—	0.70
	Novara	41	1.30	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65
	Seregno	37	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60
	Varese	52	1.65	1.20	0.85	1.65	1.20	0.85
	Albate Camerlata	36	1.15	0.85	0.60	1.15	0.80	0.60
	Busto Arsizio	58	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90
	Camnago	47	1.50	1.10	0.75	1.45	1.05	0.75
	Laveno	74	2.35	1.70	1.20	2.30	1.65	1.15
Camerlata-Rebbio	Merone P. N	43	1.40	1.—	0.70	1.35	1.—	0.70
	Milano nord	62	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—
	Novara	36	1.15	0.85	0.60	1.15	0.80	0.60
	Seregno	25	0.80	0.60	0.40	0.80	0.60	0.40
	Varese							

STAZIONI	TRANSITI	Km.	Tariffa militare — soggetta a bollo — 1ª cl.	soggetta a bollo — 2ª cl.	soggetta a bollo — 3ª cl.	esente da bollo — 1ª cl.	esente da bollo — 2ª cl.	esente da bollo — 3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Camnago	te Camerlata	58	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90
	Busto Arsizio	52	1.65	1.20	0.85	1.65	1.20	0.85
	Laveno	88	2.80	2.05	1.40	2.75	2.—	1.40
	Merone P. N.	21	0.70	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35
	Milano nord	24	0.80	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40
	Novara	78	2.50	1.80	1.25	2.45	1.75	1.25
	Seregno	52	1.65	1.20	0.85	1.65	1.20	0.85
	Varese	66	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05
Carugo-Giussano	Albate Camerlata	64	2.05	1.50	1.05	2.—	1.45	1.—
	Busto Arsizio	58	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90
	Camnago	12	0.40	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20
	Laveno	94	3.—	2.15	1.50	2.90	2.10	1.45
	Merone P. N	11	0.35	0.30	0.20	0.35	0.25	0.20
	Milano nord	30	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50
	Novara	84	2.70	1.95	1.35	2.60	1.90	1.30
	Seregno	58	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90
	Varese	72	2.30	1.65	1.15	2.25	1.60	1.15
Caslino al Piano	Albate Camerlata	11	0.35	0.30	0.20	0.35	0.25	0.20
	Busto Arsizio	25	0.80	0.60	0.40	0.80	0.60	0.40
	Camnago	47	1.50	1.10	0.75	1.45	1.05	0.75
	Laveno	54	1.75	1.25	0.90	1.70	1.20	0.85
	Merone P. N.	63	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—
	Milano nord	32	1.05	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50
	Novara	51	1.65	1.20	0.85	1.60	1.15	0.80
	Seregno	25	0.80	0.60	0.40	0.80	0.60	0.40
	Varese	32	1.05	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50

STAZIONI	TRANSITI	Km.	TARIFFA MILITARE					
			soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Castano	Albate Camerlata	45	1.45	1.05	0.75	1.40	1.—	0.70
	Busto Arsizio	9	0.30	0.25	0.15	0.30	0.20	0.15
	Camnago	61	1.95	1.40	1.—	1.90	1.40	0.95
	Laveno	75	2.40	1.75	1.20	2.35	1.70	1.20
	Merone P. N.	77	2.45	1.80	1.2.	2.40	1.75	1.20
	Milano nord	46	1.50	1.05	0.75	1.45	1.05	0.75
	Novara	18	0.60	0.45	0.30	0.60	0.40	0.30
	Seregno	38	1.25	0.90	0.65	1.20	0.85	0.60
	Varese	53	1.70	1.25	0.85	1.65	1.20	0.85
Castegnate Olona	Albate Camerlata	33	1.05	0.80	0.55	1.05	0.75	0.55
	Busto Arsizio	4	0.15	0.10	0.10	0.15	0.10	0.10
	Camnago	49	1.55	1.15	0.80	1.55	1.10	0.80
	Laveno	63	2.—	1.46	1.—	1.95	1.40	1.—
	Merone P. N.	65	2.10	1.50	1.05	2.05	1.45	1.05
	Milanó nord	34	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55
	Novara	30	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50
	Seregno	26	0.85	0.60	0.45	0.85	0.60	0.45
	Varese	41	1.30	0.95	0.65	1.30	0.95	0.65
Castellanza	Albate Camerlata	33	1.05	0.80	0.55	1.05	0.75	0.55
	Busto Arsizio	4	0.15	0.10	0.10	0.15	0.10	0.10
	Camnago	49	1.55	1.15	0.80	1.55	1.10	0.80
	Laveno	63	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—
	Merone P. N.	65	2.10	1.50	1.05	2.05	1.45	1.05
	Milano nord	34	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55
	Novara	30	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50
	Seregno	26	0.85	0.60	0.45	0.85	0.60	0.45
	Varese	41	1.30	0.95	0.65	1.30	0.95	0.65

STAZIONI	TRANSITI	Km.	TARIFFA MILITARE					
			soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	2	4	9	10	11	12	13	14
	Albate Camerlata	30	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50
	Busto Arsizio	24	0.80	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40
	Camnago	29	0.95	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45
	Laveno	60	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95
Castellazzo	Merone P. N.	45	1.45	1.05	0.75	1.40	1.—	0.70
	Milano nord	13	0.45	0.30	0.25	0.45	0.30	0.25
	Novara	50	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80
	Seregno	24	0.80	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40
	Varese	38	1.25	0.90	0.65	1.20	0.85	0.60
	Albate Camerlata	26	0.85	0.60	0.45	0.85	0.60	0.45
	Busto Arsizio	19	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30
	Camnago	42	1.35	1.—	0.70	1.30	0.95	0.65
	Laveno	56	1.80	1.30	0.90	1.75	1.25	0.90
Ceriano L.	Merone P. N.	58	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90
	Milano nord	27	0.90	0.65	0.45	0.85	0.60	0.45
	Novara	45	1.45	1.05	0.75	1.40	1.—	0.70
	Seregno	11	0.35	0.30	0.20	0.35	0.25	0.20
	Varese	34	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55
	Albate Camerlata	53	1.70	1.25	0.85	1.65	1.20	0.85
	Busto Arsizio	47	1.50	1.10	0.75	1.45	1.05	0.75
	Camnago	5	0.20	0.15	0.10	0.20	0.15	0.10
	Laveno	83	2.65	1.90	1.35	2.60	1.85	1.30
Cesano Mad (Erba)	Merone P. N.	21	0.70	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35
	Milano nord	19	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30
	Novara	73	2.35	1.70	1.20	2.25	1.65	1.15
	Seregno	47	1.50	1.10	0.75	1.45	1.05	0.75
	Varese	61	1.95	1.40	1.—	1.90	1.40	0.95

STAZIONI	TRANSITI	Km.	TARIFFA MILITARE soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	8	4	9	10	11	12	13	14
Cesano Mad (Nov. Seregno)	Albate Camerlata	31	1.—	0.75	0.50	1.—	0.70	0.50
	Busto Arsizio	24	0.80	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40
	Camnago	47	1.50	1.10	0.75	1.45	1.05	0.75
	Laveno	61	1.95	1.40	1.—	1.90	1.40	0.95
	Merone P. N.	63	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—
	Milano nord	32	1.05	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50
	Novara	51	1.65	1.20	0.85	1.60	1.15	0.80
	Seregno	5	0.20	0.15	0.10	0.20	0.15	0.10
	Varese	39	1.25	0.90	0.65	1.25	0.90	0.65
Cislago	Albate Camerlata	27	0.90	0.65	0.45	0.85	0.60	0.45
	Busto Arsizio	21	0.70	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35
	Camnago	43	1.40	1.—	0.70	1.35	1.—	0.70
	Laveno	46	1.50	1.05	0.75	1.45	1.05	0.75
	Merone P. N.	59	1.90	1.35	0.95	1.85	1.35	0.95
	Milano nord	28	0.90	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45
	Novara	47	1.50	1.10	0.75	1.45	1.05	0.75
	Seregno	21	0.70	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35
	Varese	23	0.75	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40
Cittiglio	Albate Camerlata	43	1.40	1.—	0.70	1.35	1.—	0.70
	Busto Arsizio	62	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—
	Camnago	84	2.70	1.95	1.35	2.60	1.90	1.30
	Laveno	5	0.20	0.15	0.10	0.20	0.15	0.10
	Merone P. N.	100	3.20	2.30	1.60	3.10	2.25	1.55
	Milano nord	69	2.20	1.60	1.10	2.15	1.55	1.10
	Novara	88	2.80	2.05	1.40	2.75	2.—	1.40
	Seregno	62	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—
	Varese	18	0.60	0.45	0.30	0.60	0.40	0.30

STAZIONI	TRANSITI	Km.	Tariffa militare					
			soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
	Albate Camerlata	5	0.20	0.15	0.10	0.20	0.15	0.10
	Busto Arsizio	37	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60
	Camnago	59	1.90	1.35	0.95	1.85	1.35	0.95
	Laveno	43	1.40	1.—	0.70	1.35	1.—	0.70
Civello	Merone P. N.	75	2.40	1.75	1.20	2.35	1.70	1.20
	Milano nord	44	1.40	1.05	0.70	1.40	1.—	0.70
	Novara	63	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—
	Seregno	37	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60
	Varese	21	0.70	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35
	Albate Camerlata	39	1.25	0.90	0.65	1.25	0.90	0.65
	Busto Arsizio	58	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90
	Camnago	80	2.55	1.85	1.30	2.50	1.80	1.25
	Laveno	9	0.30	0.25	0.15	0.30	0.20	0 15
Cocquio-S.Andrea	Merone P. N.	96	3.05	2.20	1.55	3.—	2.15	1.50
	Milano nord	65	2.10	1.50	1.05	2.05	1.45	1.05
	Novara	81	2.70	1.95	1.35	2.65	1.90	1.30
	Seregno	58	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90
	Varese	14	0.45	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25
	Albate Camerlata	5	0.20	0.15	0.10	0.20	0.15	0.10
	Busto Arsizio	40	1.30	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65
	Camnago	62	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—
	Laveno	52	1.65	1.20	0.85	1.65	1.20	0.85
Como-Borghi	Merone P. N.	78	2.50	1.80	1.25	2.45	1.75	1.25
	Milano nord	46	1.50	1.05	0.75	1.45	1.05	0.75
	Novara	66	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05
	Seregno	40	1.30	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65
	Varese	29	0.95	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45

STAZIONI	TRANSITI	Km.	TARIFFA MILITARE					
			soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Cormano-Bru-suglio	Albate Camerlata	43	1.40	1.—	0.70	1.35	1.—	0.70
	Busto Arsizio	37	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60
	Camnago	15	0.50	0.35	0.25	0.50	0.35	0.25
	Laveno	73	2.35	1.70	1.20	2.25	1.65	1.15
	Merone P. N.	31	1.—	0.75	0.50	1.—	0.70	0.50
	Milano nord	9	0.30	0.25	0.15	0.30	0.20	0.15
	Novara	63	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—
	Seregno	37	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60
	Varese	51	1.65	1.20	0.85	1.60	1.15	0.85
Cusano sul Seveso	Albate Camerlata	44	1.40	1.05	0.70	1.40	1.—	0.70
	Busto Arsizio	38	1.25	0.90	0.65	1.20	0.85	0.60
	Camnago	15	0.50	0.35	0.25	0.50	0.35	0.25
	Laveno	74	2.35	1.70	1.20	2.30	1.65	1.15
	Merone P. N.	30	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50
	Milano nord	10	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20
	Novara	64	2.05	1.50	1.05	2.—	1.45	1.—
	Seregno	38	1.25	0.90	0.65	1.20	0.85	0.60
	Varese	52	1.65	1.20	0.85	1.65	1.20	0.85
Erba-Incino	Albate Camerlata	77	2.45	1.80	1.25	2.40	1.75	1.20
	Busto Arsizio	71	2.25	1.65	1.15	2.20	1.60	1.10
	Camnago	25	0.80	0.60	0.40	0.80	0.60	0.40
	Laveno	107	3.40	2.45	1.70	3.30	2.40	1.65
	Merone P. N.	4	0.15	0.10	0.10	0.15	0.10	0.10
	Milano nord	44	1.40	1.05	0.70	1.40	1.—	0.70
	Novara	97	3.10	2.25	1.55	3.—	2.20	1.50
	Seregno	71	2.25	1.65	1.15	2.20	1.60	1.10
	Varese	85	2.70	1.95	1.35	2.65	1.90	1.35

STAZIONI	TRANSITI	Km.	TARIFFA MILITARE					
			soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Fagnano Olona	Albate Camerlata	41	1.30	0.95	0.65	1.30	0.95	0.65
	Busto Arsizio	12	0.40	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20
	Camnago	57	1.85	1.30	0.95	1.80	1.30	0.90
	Laveno	71	2.25	1.65	1.15	2.20	1.60	1.10
	Merone P. N.	73	2.35	1.70	1.20	2.25	1.65	1.15
	Milano nord	42	1.35	1.—	0.70	1.30	0.95	0.65
	Novara	38	1.25	0.90	0.65	1.20	0.85	0.60
	Seregno	34	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55
	Varese	49	1.55	1.15	0.80	1.55	1.10	0.80
Fino Mornasco	Albate Camerlata	7	0.25	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15
	Busto Arsizio	30	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50
	Camnago	52	1.65	1.20	0.85	1.65	1.20	0.85
	Laveno	50	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80
	Merone P. N.	68	2.15	1.55	1.10	2.10	1.55	1.05
	Milano nord	37	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60
	Novara	56	1.80	1.30	0.90	1.75	1.25	0.90
	Seregno	30	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50
	Varese	28	0.90	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45
Galliate	Albate Camerlata	55	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85
	Busto Arsizio	20	0.65	0.50	0.35	0.65	0.45	0.35
	Camnago	71	2.25	1.65	1.15	2.20	1.60	1.10
	Laveno	85	2.70	1.95	1.35	2.65	1.90	1.35
	Merone P. N.	87	2.80	2.—	1.40	2.70	1.95	1.35
	Milano nord	56	1.80	1.30	0.90	1.75	1.25	0.90
	Novara	7	0.25	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15
	Seregno	48	1.55	1.10	0.80	1.50	1.10	0.75
	Varese	63	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—

STAZIONI	TRANSITI	Km.	TARIFFA MILITARE					
			soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Garbagnate Mil.	Albate Camerlata	28	0.90	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45
	Busto Arsizio	22	0.70	0.55	0.35	0.70	0.50	0.35
	Camnago	31	1.—	0.75	0.50	1.—	0.70	0.50
	Laveno	58	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90
	Merone P. N.	47	1.50	1.10	0.75	1.45	1.05	0.75
	Milano nord	15	0.50	0.35	0.25	0.50	0.35	0.25
	Novara	48	1.55	1.10	0.80	1.50	1.10	0.75
	Seregno	22	0.70	0.55	0.35	0.70	0.50	0.35
	Varese	36	1.15	0.85	0.60	1.15	0.80	0.60
Gavirate	Albate Camerlata	36	1.15	0.85	0.60	1.15	0.80	0.60
	Busto Arsizio	55	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85
	Camnago	77	2.45	1.80	1.25	2.40	1.75	1.20
	Laveno	12	0.40	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20
	Merone P. N.	93	2.95	2.15	1.50	2.90	2.10	1.45
	Milano nord	62	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—
	Novara	81	2.60	1.85	1.30	2.50	1.80	1.25
	Seregno	55	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85
	Varese	12	0.40	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20
Gemonio	Albate Camerlata	41	1.30	0.95	0.65	1.30	0.95	0.65
	Busto Arsizio	60	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95
	Camnago	82	2.60	1.90	1.30	2.55	1.85	1.30
	Laveno	7	0.25	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15
	Merone P. N.	98	3.10	2.25	1.55	3.05	2.20	1.55
	Milano nord	67	2.15	1.55	1.10	2.10	1.50	1.05
	Novara	86	2.75	2.—	1.40	2.65	1.95	1.35
	Seregno	60	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95
	Varese	17	0.55	0.40	0.30	0.55	0.40	0.30

STAZIONI	TRANSITI	Km.	TARIFFA MILITARE					
			soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Gerenzano-Turate	Albate Camerlata	25	0.80	0.60	0.40	0.80	0.60	0.40
	Busto Arsizio	19	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30
	Camnago	41	1.30	0.95	0.65	1.30	0.95	0.65
	Laveno	48	1.55	1.10	0.80	1.50	1.10	0.75
	Merone P. N.	57	1.85	1.30	0.95	1.80	1.30	0.90
	Milano nord	26	0.85	0.60	0.45	0.85	0.60	0.15
	Novara	45	1.45	1.05	0.75	1.40	1.00	0.70
	Seregno	19	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30
	Varese	26	0.85	0.60	0.45	0.85	0.60	0.45
Gorla Maggiore	Albate Camerlata	39	1.25	0.90	0.65	1.25	0.90	0.65
	Busto Arsizio	10	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20
	Camnago	55	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85
	Laveno	69	2.20	1.60	1.10	2.15	1.55	1.10
	Merone P. N.	71	2.25	1.65	1.15	2.20	1.60	1.10
	Milano nord	40	1.30	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65
	Novara	36	1.15	0.85	0.60	1.15	0.80	0.60
	Seregno	32	1.05	0.75	0.50	1.00	0.75	0.50
	Varese	47	1.50	1.10	0.75	1.45	1.05	0.75
Gorla Minore	Albate Camerlata	37	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.65
	Busto Arsizio	8	0.30	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15
	Camnago	53	1.70	1.25	0.85	1.65	1.20	0.85
	Laveno	67	2.15	1.55	1.10	2.10	1.50	1.0
	Merone P. N.	69	2.20	1.60	1.10	2.15	1.55	1.10
	Milano nord	38	1.25	0.90	0.65	1.20	0.85	0.60
	Novara	34	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55
	Seregno	30	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50
	Varese	45	1.45	1.05	0.75	1.40	1.00	0.70

STAZIONI	TRANSITI	Km.	TARIFFA MILITARE					
			soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Grandate-Breccia	Albate Camerlata	2	0.10	0.05	0.05	0.10	0.05	0.05
	Busto Arsizio	34	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55
	Camnago	56	1.80	1.30	0.90	1.75	1.25	0.90
	Laveno	45	1.45	1.05	0.75	1.40	1.00	0.70
	Merone P. N.	72	2.30	1.65	1.15	2.25	1.60	1.15
	Milano nord	41	1.30	0.95	0.65	1.30	0.95	0.65
	Novara	60	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95
	Seregno	34	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55
	Varese	23	0.75	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40
Inverigo	Albate Camerlata	68	2.15	1.55	1.10	2.10	1.55	1.05
	Busto Arsizio	62	2.00	1.45	1.00	1.95	1.40	1.00
	Camnago	16	0.55	0.40	0.25	0.50	0.40	0.25
	Laveno	98	3.10	2.25	1.55	3.05	2.20	1.55
	Merone P. N.	6	0.20	0.15	0.10	0.20	0.15	0.10
	Milano nord	35	1.15	0.80	0.55	1.10	0.80	0.55
	Novara	88	2.80	2.05	1.40	2.75	2.00	1.40
	Seregno	62	2.00	1.45	1.00	1.95	1.40	1.00
	Varese	76	2.45	1.75	1.25	2.35	1.70	1.20
Lambrugo L.	Albate Camerlata	71	2.25	1.65	1.15	2.20	1.60	1.10
	Busto Arsizio	65	2.10	1.50	1.05	2.05	1.45	1.05
	Camnago	19	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30
	Laveno	101	3.20	2.30	1.60	3.15	2.25	1.60
	Merone P. N.	3	0.10	0.10	0.05	0.10	0.10	0.05
	Milano nord	37	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60
	Novara	91	2.90	2.10	1.45	2.85	2.05	1.45
	Seregno	65	2.10	1.50	1.05	2.05	1.45	1.05
	Varese	79	2.50	1.80	1.25	2.45	1.80	1.25

STAZIONI	TRANSITI	Km.	Tariffa militare					
			soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Laveno nord	Albate Camerlata	47	1.50	1.10	0.75	1.45	1.05	0.75
	Busto Arsizio	66	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05
	Camnago	88	2.80	2.05	1.40	2.75	2.—	1.40
	Merone P. N.	104	3.30	2.40	1.65	3.25	2.35	1.65
	Milano nord	73	2.35	1.70	1.20	2.25	1.65	1.15
	Novara	92	2.95	2.10	1.50	2.85	2.05	1.45
	Seregno	66	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05
	Varese	23	0.75	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40
Locate Varesino	Albate Camerlata	32	1.05	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50
	Busto Arsizio	26	0.85	0.60	0.45	0.85	0.60	0.45
	Camnago	48	1.55	1.10	0.80	1.50	1.10	0.75
	Laveno	41	1.30	0.95	0.65	1.30	0.95	0.65
	Merone P. N.	64	2.05	1.50	1.05	2.—	1.45	1.—
	Milano nord	33	1.05	0.80	0.55	1.05	0.75	0.55
	Novara	52	1.65	1.20	0.85	1.65	1.20	0.85
	Seregno	26	0.85	0.60	0.45	0.85	0.60	0.45
	Varese	19	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30
Lomazzo	Albate Camerlata	12	0.40	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20
	Busto Arsizio	24	0.80	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40
	Camnago	46	1.50	1.05	0.75	1.45	1.05	0.75
	Laveno	55	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85
	Merone P. N.	62	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—
	Milano nord	31	1.—	0.75	0.50	1.—	0.70	0.50
	Novara	50	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80
	Seregno	24	0.80	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40
	Varese	33	1.05	0.80	0.55	1.05	0.75	0.55

STAZIONI	TRANSITI	Km.	Tariffa militare					
			soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Lurate-Caccivio	Albate Camerlata	7	0.25	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15
	Busto Arsizio	39	1.25	0.90	0.65	1.25	0.90	0.65
	Camnago	61	1.95	1.40	1.—	1.90	1.40	0.95
	Laveno	41	1.30	0.95	0.65	1.30	0.95	0.65
	Merone P. N.	77	2.45	1.80	1.25	2.40	1.75	1.20
	Milano nord	46	1.50	1.05	0.75	1.45	1.05	0.75
	Novara	65	2.10	1.50	1.05	2.05	1.45	1.05
	Seregno	39	1.25	0.90	0.65	1.25	0.90	0.65
	Varese	19	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30
Malnate	Albate Camerlata	20	0.65	0.50	0.35	0.65	0.45	0.35
	Busto Arsizio	39	1.25	0.90	0.65	1.25	0.90	0.65
	Camnago	61	1.95	1.40	1.—	1.90	1.40	0.95
	Laveno	28	0.90	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45
	Merone P. N.	77	2.45	1.80	1.25	2.40	1.75	1.20
	Milano nord	46	1.50	1.05	0.75	1.45	1.05	0.75
	Novara	65	2.10	1.50	1.05	2.05	1.45	1.05
	Seregno	39	1.25	0.90	0.65	1.25	0.90	0.65
	Varese	5	0.20	0.15	0.10	0.20	0.15	0.10
Mariano Com.	Albate Camerlata	62	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—
	Busto Arsizio	56	1.80	1.30	0.90	1.75	1.25	0.90
	Camnago	10	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20
	Laveno	92	2.95	2.10	1.50	2.85	2.05	1.45
	Merone P. N.	12	0.40	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20
	Milano nord	28	0.90	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45
	Novara	82	2.60	1.90	1.30	2.55	1.85	1.30
	Seregno	56	1.80	1.30	0.90	1.75	1.25	0.90
	Varese	70	2.25	1.60	1.15	2.20	1.60	1.10

STAZIONI	TRANSITI	Km.	Tariffa militare soggetta a bollo 1ª cl.			Tariffa militare esente da bollo 1ª cl.		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Marnate-Olgiate O.	Albate Camerlata	35	1.15	0.80	0.55	1.10	0.80	0.55
	Busto Arsizio	6	0.20	0.15	0 10	0.20	0.15	0.10
	Camnago	51	1.65	1.20	0.85	1.60	1.15	0.80
	Laveno	65	2.10	1.50	1.05	2.05	1.45	1.05
	Merone P. N.	67	2.15	1.55	1.10	2.10	1.50	1.05
	Milano nord	36	1.15	0.85	0.60	1.15	0.80	0.60
	Novara	32	1.05	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50
	Seregno	28	0.90	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45
	Varese	43	1.40	1.—	0.70	1.35	1.—	0.70
Meda	Albate Camerlata	58	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90
	Busto Arsizio	52	1.65	1.20	0.85	1.65	1.20	0.85
	Camnago	6	0.20	0.15	0.10	0.20	0.15	0.10
	Laveno	88	2.80	2.05	1.40	2.75	2.—	1.40
	Merone P. N.	16	0.55	0.40	0.25	0.50	0.40	0.25
	Milano nord	24	0.80	0.55	0.40	0.75	0 55	0.40
	Novara	78	2.50	1.80	1.25	2.45	1.75	1.25
	Seregno	52	1.65	1.20	0.85	1.65	1.20	0.85
	Varese	66	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05
Merone P. N.	Albate Camerlata	74	2.35	1.70	1.20	2.30	1.65	1.15
	Busto Arsizio	68	2.15	1.55	1.10	2.10	1.55	1.05
	Camnago	21	0.70	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35
	Laveno	101	3.30	2.40	1.65	3.25	2.35	1.65
	Milano nord	40	1.30	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65
	Novara	94	3.—	2.15	1.50	2.90	2.10	1.45
	Seregno	68	2.15	1.55	1.10	2.10	1.55	1.05
	Varese	82	2.60	1.90	1.30	2.55	1 85	1.30

STAZIONI	TRANSITI	Km.	Tariffa militare					
			soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Milano Bullona	Albate Camerlata	40	1.30	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65
	Busto Arsizio	34	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55
	Camnago	22	0.70	0.55	0.35	0.70	0.50	0.35
	Laveno	70	2.25	1.60	1.15	2.20	1.60	1.10
	Merone P. N.	38	1.25	0.90	0.65	1.20	0.85	0.60
	Milano nord	3	0.10	0.10	0.05	0.10	0.10	0.05
	Novara	60	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95
	Seregno	34	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55
	Varese	48	1.55	1.10	0.80	1.50	1.10	0.75
Milano nord	Albate Camerlata	43	1.40	1.—	0.70	1.35	1.—	0.70
	Busto Arsizio	36	1.15	0.85	0.60	1.15	0.80	0.60
	Camnago	24	0.80	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40
	Laveno	73	2.35	1.70	1.20	2.25	1.65	1.15
	Merone P. N.	40	1.30	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65
	Novara	62	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—
	Seregno	37	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60
	Varese	51	1.65	1.20	0.85	1.60	1.15	0.80
Morosolo	Albate Camerlata	30	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50
	Busto Arsizio	49	1.55	1.15	0.80	1.55	1.10	0.80
	Camnago	71	2.25	1.65	1.15	2.20	1.60	1.10
	Laveno	18	0.60	0.45	0.30	0.60	0.40	0.30
	Merone P. N.	87	2.80	2.—	1.40	2.70	1.95	1.35
	Milano nord	56	1.80	1.30	0.90	1.75	1.25	0.90
	Novara	75	2.40	1.75	1.20	2.35	1.70	1.20
	Seregno	49	1.55	1.15	0.80	1.55	1.10	0.80
	Varese	5	0.20	0.15	0.10	0.20	0.15	0.10

STAZIONI	TRANSITI	Km.	TARIFFA MILITARE soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Mozzate	Albate Camerlata	30	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50
	Busto Arsizio	24	0.80	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40
	Camnago	46	1.50	1.05	0.75	1.45	1.05	0.75
	Laveno	43	1.40	1.—	0.70	1.35	1.—	0.70
	Merone P. N.	62	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—
	Milano nord	31	1.—	0.75	0.50	1.—	0.70	0.50
	Novara	50	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80
	Seregno	24	0.80	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40
	Varese	21	0.70	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35
Novara nord	Albate Camerlata	62	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—
	Busto Arsizio	27	0.90	0.65	0.45	0.85	0.60	0.45
	Camnago	78	2.50	1.80	1.25	2.45	1.75	1.25
	Laveno	92	2.95	2.10	1.50	2.85	2.05	1.45
	Merone P. N.	94	3.—	2.15	1.50	2.90	2.10	1.45
	Milano nord	62	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.
	Seregno	55	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85
	Varese	70	2.25	1.60	1.15	2.20	1.60	1.10
Novate Milanese	Albate Camerlata	35	1.15	0.80	0.55	1.10	0.80	0.55
	Busto Arsizio	29	0.95	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45
	Camnago	24	0.80	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40
	Laveno	65	2.10	1.50	1.05	2.05	1.45	1.05
	Merone P. N.	40	1.30	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65
	Milano nord	8	0.30	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15
	Novara	55	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85
	Seregno	29	0.95	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45
	Varese	43	1.40	1. —	0.70	1.35	1.—	0.70

STAZIONI	TRANSITI	Km.	Tariffa militare					
			soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	8	4	9	10	11	12	13	14
Olgiate Com.	Albate Camerlata	12	0.40	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20
	Busto Arsizio	44	1.40	1.05	0.70	1.40	1.—	0.70
	Camnago	66	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05
	Laveno	36	1.15	0.85	0.60	1.15	0.80	0.60
	Merone P. N.	82	2.60	1.90	1.30	2.55	1.85	1.30
	Milano nord	51	1.65	1.20	0.85	1.60	1.15	0.80
	Novara	70	2.25	1.60	1.15	2.20	1.60	1.10
	Seregno	44	1.40	1.05	0.70	1.40	1.—	0.70
	Varese	14	0.45	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25
Paderno-Dug.	Albate Camerlata	46	1.50	1.05	0.75	1.45	1.05	0.75
	Busto Arsizio	40	1.30	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65
	Camnago	12	0.40	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20
	Laveno	76	2.45	1.75	1.25	2.35	1.70	1.20
	Merone P. N.	28	0.90	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45
	Milano nord	12	0.40	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20
	Novara	66	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05
	Seregno	40	1.30	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65
	Varese	54	1.75	1.25	0.90	1.70	1.20	0.85
Palazzolo Mil.	Albate Camerlata	48	1.55	1.10	0.80	1.50	1.10	0.75
	Busto Arsizio	42	1.35	1.—	0.70	1.30	0.95	0.65
	Camnago	11	0.35	0.30	0.20	0.35	0.25	0.20
	Laveno	78	2.50	1.80	1.25	2.45	1.75	1.25
	Merone P. N.	26	0.85	0.60	0.45	0.85	0.60	0.45
	Milano nord	14	0.45	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25
	Novara	68	2.15	1.55	1.10	2.10	1.55	1.05
	Seregno	42	1.35	1.—	0.70	1.30	0.95	0.65
	Varese	56	1.80	1.30	0.90	1.75	1.25	0.90

STAZIONI	TRANSITI	Km.	Tariffa militare soggetta a bollo 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	Tariffa militare esente da bollo 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Pertusella-Caronno	Albate Camerlata	26	0.85	0.60	0.45	0.85	0.60	0.45
	Busto Arsizio	20	0.65	0.50	0.35	0.65	0.45	0.35
	Camnago	33	1.05	0.80	0.55	1.05	0.75	0.55
	Laveno	56	1.80	1.30	0.90	1.75	1.25	0.90
	Merone P. N.	49	1.55	1.15	0.80	1.55	1.10	0.80
	Milano nord	18	0.60	0.45	0.30	0.60	0.40	0.30
	Novara	46	1.50	1.05	0.75	1.45	1.05	0.75
	Seregno	20	0.65	0.50	0.35	0.65	0.45	0.35
	Varese	34	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55
Portichetto L.	Albate Camerlata	5	0.20	0.15	0.10	0.20	0.15	0.10
	Busto Arsizio	31	1.00	0.75	0.50	1.00	0.70	0.50
	Camnago	53	1.70	1.25	0.85	1.65	1.20	0.85
	Laveno	48	1.55	1.10	0.80	1.50	1.10	0.75
	Merone P. N.	69	2.20	1.60	1.10	2.15	1.55	1.10
	Milano nord	38	1.25	0.90	0.65	1.20	0.85	0.60
	Novara	57	1.85	1.30	0.95	1.80	1.30	0.90
	Seregno	31	1.00	0.75	0.50	1.00	0.70	0.50
	Varese	26	0.85	0.60	0.45	0.85	0.60	0.45
Prospiano	Albate Camerlata	36	1.15	0.85	0.60	1.15	0.80	0.60
	Busto Arsizio	7	0.25	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15
	Camnago	52	1.65	1.20	0.85	1.65	1.20	0.85
	Laveno	66	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05
	Merone P. N.	68	2.15	1.55	1.10	2.10	1.55	1.05
	Milano nord	37	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60
	Novara	33	1.05	0.80	0.55	1.05	0.75	0.55
	Seregno	29	0.95	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45
	Varese	44	1.40	1.05	0.70	1.40	1.00	0.70

STAZIONI	TRANSITI	Km.	Tariffa militare					
			soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Rescaldina	Albate Camerlata	29	0.95	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45
	Busto Arsizio	8	0.30	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15
	Camnago	45	1.45	1.05	0.75	1.40	1.00	0.70
	Laveno	59	1.90	1.35	0.95	1.85	1.35	0.95
	Merone P. N.	61	1.95	1.40	1.00	1.90	1.40	0.95
	Milano nord	30	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50
	Novara	34	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55
	Seregno	22	0.70	0.55	0.35	0.70	0.50	0.35
	Varese	37	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60
Rovellasca-Manera	Albate Camerlata	16	0.55	0.40	0.25	0.50	0.40	0.25
	Busto Arsizio	20	0.65	0.50	0.35	0.65	0.45	0.35
	Camnago	42	1.35	1.00	0.70	1.30	0.95	0.65
	Laveno	56	1.80	1.30	0.90	1.75	1.25	0.90
	Merone P. N.	58	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90
	Milano nord	27	0.90	0.65	0.45	0.85	0.60	0.45
	Novara	46	1.50	1.05	0.75	1.45	1.05	0.75
	Seregno	20	0.65	0.50	0.35	0.65	0.45	0.35
	Varese	34	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55
Rovello	Albate Camerlata	18	0.60	0.45	0.30	0.60	0.40	0.30
	Busto Arsizio	19	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30
	Camnago	41	1.30	0.95	0.65	1.30	0.95	0.65
	Laveno	55	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85
	Merone P. N.	57	1.85	1.30	0.95	1.80	1.30	0.90
	Milano nord	26	0.85	0.60	0.45	0.85	0.60	0.45
	Novara	45	1.45	1.05	0.75	1.40	1.00	0.70
	Seregno	19	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30
	Varese	33	1.05	0.80	0.55	1.05	0.75	0.55

STAZIONI	TRANSITI	Km.	TARIFFA MILITARE					
			soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Saronno	Albate Camerlata	21	0.70	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35
	Busto Arsizio	15	0.50	0.35	0.25	0.50	0.35	0.25
	Camnago	37	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60
	Laveno	51	1.65	1.20	0.85	1.60	1.15	0.80
	Merone P. N.	53	1.70	1.25	0.85	1.65	1.20	0.85
	Milano nord	22	0.70	0.55	0.35	0.70	0.50	0.35
	Novara	41	1.30	0.95	0.65	1.30	0.95	0.65
	Seregno	15	0.50	0.35	0.25	0.50	0.35	0.25
	Varese	29	0.95	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45
Seregno	Albate Camerlata	36	1.15	0.85	0.60	1.15	0.80	0.60
	Busto Arsizio	29	0.95	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45
	Camnago	52	1.65	1.20	0.85	1.65	1.20	0.85
	Laveno	66	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.50
	Merone P. N.	68	2.15	1.55	1.10	2.10	1.55	1.05
	Milano nord	37	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60
	Novara	55	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85
	Varese	44	1.40	1.05	0.70	1.40	1 —	0.70
Seveso-S. Pietro	Albate Camerlata	56	1.80	1.30	0.90	1.75	1.25	0.90
	Busto Arsizio	50	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80
	Camnago	3	0.10	0.10	0.05	0.10	0.10	0.05
	Laveno	86	2.75	2.00	1.40	2.65	1.95	1.35
	Merone P. N.	19	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30
	Milano nord	22	0.70	0.55	0.35	0.70	0.50	0.35
	Novara	76	2.45	1.75	1.25	2.35	1.70	1.20
	Seregno	50	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80
	Varese	64	2.05	1.50	1.05	2 —	1.45	1 —

STAZIONI	TRANSITI	Km.	Tariffa militare					
			soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Solbiate-Albiolo	Albate Camerlata	15	0.50	0.35	0.25	0.50	0.35	0.25
	Busto Arsizio	45	1.45	1.05	0.75	1.40	1 —	0.70
	Camnago	67	2.15	1.55	1.10	2.10	1.50	1.05
	Laveno	33	1.05	0.80	0.55	1.05	0.75	0.55
	Merone P. N.	83	2.65	1.90	1.85	2.60	1.85	1.30
	Milano nord	52	1.65	1.20	0.85	1.65	1.20	0.85
	Novara	71	2.25	1.65	1.15	2.20	1.60	1.10
	Seregno	45	1.45	1.05	0.75	1.40	1 —	0.70
	Varese	11	0.35	0.30	0.20	0.35	0.25	0.20
Solbiate Olona	Albate Camerlata	38	1.25	0.90	0.65	1.20	0.85	0.60
	Busto Arsizio	9	0.30	0.25	0.15	0.30	0.20	0.15
	Camnago	54	1.75	1.25	0.90	1.70	1.20	0.85
	Laveno	68	2.15	1.55	1.10	2.10	1.55	1.05
	Merone P. N.	70	2.25	1.60	1.15	2.20	1.60	1.10
	Milano nord	39	1.25	0.90	0.65	1.25	0.90	0.65
	Novara	35	1.15	0.80	0.55	1.10	0.80	0.55
	Seregno	31	1 —	0.75	0.50	1 —	0.70	0.50
	Varese	46	1.50	1.05	0.75	1.45	1.05	0.75
Tradate	Albate Camerlata	31	1 —	0.75	0.50	1 —	0.70	0.50
	Busto Arsizio	29	0.95	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45
	Camnago	51	1.65	1.20	0.85	1.60	1.15	0.80
	Laveno	38	1.25	0.90	0.65	1.20	0.85	0.60
	Merone P. N.	67	2.15	1.55	1.10	2.10	1.50	1.05
	Milano nord	36	1.15	0.85	0.60	1.15	0.80	0.60
	Novara	55	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85
	Seregno	29	0.95	0.70	0.15	0.90	0.65	0.4[illegible]
	Varese	16	0.55	0.40	0.25	0.50	0.40	0.2[illegible]

STAZIONI	TRANSITI	Km.	Tariffa militare					
			soggetta a bollo			esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Turbigo	Albate Camerlata	49	1.55	1.15	0.80	1.55	1.10	0.80
	Busto Arsizio	14	0.45	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25
	Camnago	65	2.10	1.50	1.05	2.05	1.45	1.05
	Laveno	79	2.50	1.80	1.25	2.45	1.80	1.25
	Merone P. N.	81	2.60	1.85	1.30	2.50	1.80	1.25
	Milano nord	50	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80
	Novara	14	0.45	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25
	Seregno	42	1.35	1.—	0.70	1.30	0.95	0.65
	Varese	57	1.85	1.30	0.95	1.80	1.30	0.90
Vanzaghello	Albate Camerlata	42	1.35	1.—	0.70	1.30	0.95	0.65
	Busto Arsizio	7	0.25	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15
	Camnago	58	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90
	Laveno	72	2.30	1.65	1.15	2.25	1.60	1.15
	Merone P. N.	74	2.35	1.70	1.20	2.30	1.65	1.15
	Milano nord	43	1.40	1.—	0.70	1.35	1.—	0.70
	Novara	21	0.70	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35
	Seregno	35	1.15	0.80	0.55	1.10	0.80	0.55
	Varese	50	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80
Varedo	Albate Camerlata	50	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80
	Busto Arsizio	44	1.40	1.05	0.70	1.40	1.—	0.70
	Camnago	9	0.30	0.25	0.15	0.30	0.20	0.15
	Laveno	80	2.55	1.85	1.30	2.50	1.80	1.25
	Merone P. N.	25	0.80	0.60	0.40	0.80	0.60	0.40
	Milano nord	16	0.55	0.40	0.25	0.50	0.40	0.25
	Novara	70	2.25	1.60	1.15	2.20	1.60	1.10
	Seregno	44	1.40	1.05	0.70	1.40	1.—	0.70
	Varese	58	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90

STAZIONI	TRANSITI	Km.	TARIFFA MILITARE soggetta a bollo 1ª cl.			TARIFFA MILITARE esente da bollo 1ª cl.		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Varese-Casbeno	Albate Camerlata	28	0.90	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45
	Busto Arsizio	47	1.65	1.10	0.75	1.45	1.05	0.75
	Camnago	69	2.20	1.60	1.10	2.15	1.55	1.10
	Laveno	20	0.65	0.50	0.35	0.65	0.45	0.35
	Merone P. N.	85	2.70	1.95	1.35	2.65	1.90	1.35
	Milano nord	54	1.75	1.25	0.90	1.70	1.20	0.85
	Novara	73	2.35	1.70	1.20	2.25	1.65	1.15
	Seregno	47	1.50	1.10	0.75	1.45	1.05	0.75
	Varese	3	0.10	0.10	0.05	0.10	0.10	0.05
Varese nord	Albate Camerlata	25	0.80	0.60	0.40	0.80	0.60	0.40
	Busto Arsizio	44	1.40	1.05	0.70	1.40	1.—	0.70
	Camnago	66	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05
	Laveno	23	0.75	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40
	Merone P. N.	82	2.60	1.90	1.30	2.55	1.85	1.30
	Milano nord	51	1.65	1.20	0.85	1.60	1.15	0.80
	Novara	70	2.25	1.60	1.15	2.20	1.60	1.10
	Seregno	44	1.40	1.05	0.70	1.40	1.—	1.70
Vedano Olona	Albate Camerlata	23	0.75	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40
	Busto Arsizio	37	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60
	Camnago	59	1.90	1.35	0.95	1.85	1.35	0.95
	Laveno	30	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50
	Merone P. N.	75	2.40	1.75	1.20	2.35	1.70	1.20
	Milano nord	44	1.40	1.05	0.70	1.40	1.—	0.70
	Novara	63	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—
	Seregno	37	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60
	Varese	8	0.30	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15

STAZIONI	TRANSITI	Km.	TARIFFA MILITARE soggetta a bollo			TARIFFA MILITARE esente da bollo		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	9	10	11	12	13	14
Venegono Inf.	Albate Camerlata	28	0.90	0.65	0.95	0.90	0.65	0.45
	Busto Arsizio	32	1.05	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50
	Camnago	54	1.75	1.25	0.90	1.70	1.20	0.85
	Laveno	35	1.15	0.80	0.55	1.10	0.80	0.55
	Merone P. N.	70	2.25	1.60	1.15	2.20	1.60	1.10
	Milano nord	39	1.25	0.90	0.65	1.25	0.90	0.65
	Novara	58	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90
	Seregno	32	1.05	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50
	Varese	13	0.45	0.30	0.25	0.45	0.30	0.25
Venegono Sup. Castiglione Olona	Albate Camerlata	25	0.80	0.60	0.40	0.80	0.60	0.40
	Busto Arsizio	35	1.15	0.80	0.55	1.10	0.80	0.55
	Camnago	57	1.85	1.30	0.95	1.80	1.30	0.90
	Laveno	32	1.05	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50
	Merone P. N.	73	2.35	1.70	1.20	2.25	1.65	1.15
	Milano nord	42	1.35	1.—	0.70	1.30	0.95	0.65
	Novara	61	1.95	1.40	1.—	1.90	1.40	0.95
	Seregno	35	1.15	0.80	0.55	1.10	0.80	0.55
	Varese	10	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20

Allegato n. 2 all'Ordine di servizio N. 18-1916.

Ferrovie Nord-Milano

Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, dei cani e velocipedi è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di . . . alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi sciolti (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Transito di Merone P. N.														
Milano Nord	40	0.70	0.70	0.70	0.75	0.95	1.15	1.30	1.50	1.70	1.90	18.560	0.928	0.70
Paderno Dugn. . . .	28	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.80	0.95	1.05	1.20	1.30	12.992	0.650	0.70
Bovisio Momb. . . .	23	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.90	1.00	1.10	10.672	0.531	0.70
Cesano Nord	21	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.80	0.90	1.00	9.744	0.487	0.70
Seveso S. Pietro . .	19	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.80	0.90	8.816	0.441	0.70
Meda	16	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	7.424	0.371	0.70
Mariano C.	12	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	5.568	0.278	0.70
Lambrugo	3	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	1.392	0.070	0.70
Erba.	4	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	1.856	0.093	0.70
Transito di Camnago L.														
Milano Nord	24	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.80	0.90	1.05	1.15	11.136	0.557	0.70
Paderno Dugn. . . .	12	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	5.568	0.278	0.70
Bovisio Momb. . . .	7	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	3.248	0.162	0.70
Cesano Nord. . . .	5	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	2.320	0.116	0.70
Seveso S. Pietro . .	3	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	1.392	0.070	0.70
Mariano	10	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	4.640	0.232	0.70

(1) Tassa minima: - Bagagli: per spedizione L. 0.70; Cani per spedizione L. 0.60; Velocipedi p macchina L. 0.70.

Dal transito di ... alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi sciolti (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Transito di Seregno.														
Cesano N. S.	5	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	2.320	0.116	0.70
Saronno.	15	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	6.960	0.348	0.70
Castellanza. . . .	26	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.85	1.00	1.10	1.25	12.064	0.603	0.70
Busto Arsizio Nord .	29	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.85	0.95	1.10	1.25	1.35	13.456	0.673	0.70
Castano	38	0.70	0.70	0.70	0.75	0.90	1.10	1.25	1.45	1.60	1.80	17.632	0.882	0.70
Galliate.	48	0.70	0.70	0.70	0.90	1.15	1.35	1.60	1.80	2.05	2.25	22.272	1.114	0.70
Novara Nord . . .	55	0.70	0.70	0.80	1.05	1.30	1.55	1.80	2.05	2.30	2.60	25.520	1.276	0.80

(1) **Tassa minima**: - Bagagli per spedizione L. 0.70, Cani: per spedizione L. 0.80; Velocipedi, per macchina L. 0.70.

Ordine di servizio n. 19. (S.).

Istruzioni per l'esercizio sulle ferrovie secondarie a scartamento ridotto della Sicilia.

(Vedi ordine di servizio n. 323-1915).

In seguito alla pubblicazione dei nuovi regolamenti d'esercizio per le ferrovie secondarie a scartamento ridotto della Sicilia, di cui all'ordine di servizio N. 323-1915, sono state pubblicate anche le nuove istruzioni qui appresso specificate per l'esercizio delle dette linee.

I. - Servizio dei deviatoi;
II. - Formazione dei treni - Manovre;
III. - Frenatura dei treni;
IV - Servizio del personale di scorta ai treni;
V. - Servizio del personale di macchina;
VI. - Servizio del personale di vigilanza;
VII. - Circolazione dei carrelli.

Queste nuove istruzioni dovranno essere osservate dal personale delle ferrovie secondarie della Sicilia a partire dalla data che verrà comunicata a cura dell'Ingegnere Capo di esercizio delle dette ferrovie, e da tale data si intenderanno abrogate le istruzioni di cui all'ordine di servizio N. 120-1910.

Le dette istruzioni vengono pubblicate sia in fascicoli separati, sia in volumetti che le contengono tutte e sette riunité, e verranno distribuite a cura dell'Ufficio di esercizio delle linee secondarie della Sicilia al personale interessato con le modalità indicate nel surricordato ordine di servizio N. 323-1915.

Ordine di servizio n. 20. (C.).

Chiusura dell'agenzia di città in Senigallia.

(Vedi circolare n. 19-1915).

Dal 1° febbraio 1916 sarà chiusa l'agenzia di città per il servizio dei trasporti a domicilio tra il comune di Senigallia e la stazione omonima.

Si dovranno pertanto, cancellare le relative indicazioni a pagina 30 del fascicolo: « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », nonchè le lettere G. P. a pagina 56, colonna 14 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche, edizione 1914 », di fianco al nome della suddetta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare n. 10. (C.).

Trasporti dall'Italia alla Francia vincolati alla dogana di Marsiglia.

A chiarimento delle « Limitazioni e condizioni speciali di servizio della stazione di Marsiglia » esistenti a pag. 245 della Tariffa diretta italo-francese (con la P. L. M.) edizione 1° gennaio 1907, visto che si verificano con frequenza da stazioni italiane per Marseille-Arenc, St. Charles o Prado spedizioni in porto franco, per le quali i mittenti prescrivono lo sdoganamento a destinazione, si avverte che tutti i trasporti che sono da sdoganarsi

a Marsiglia, devono essere eseguiti per Marseille-Joliette, che è la sola stazione della città di Marsiglia, ove si effettuano le operazioni di dogana.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare n 11. (C.

Irregolare accettazione di trasporti di merci a piccola velocità accelerata.

Si è rilevato che alcune stazioni accettano a p. v. acc. trasporti costituiti in tutto od in parte da merci non ammesse a tale modo d'inoltro, oppure composti ciascuno di merci che fruiscono di differenti tariffe della piccola velocità accelerata.

Si richiama pertanto l'attenzione di tutte le stazioni onde siano evitate siffatte irregolarità nell'accettazione dei trasporti, avvertendo che, qualora avessero ancora a ripetersi, sarebbero presi provvedimenti disciplinari a carico dei responsabili.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 12 gennaio 1916 N. 89, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Giacomo Lombroso, di cui è proprietario Lombroso Giacomo di Francesco, domiciliato in Milano, via Melzo N. 2 - mediatore e rappresentante di commercio.

Il Direttore generale

R. DE CORNÈ

Errata-corrige

Nell' **Allegato all'ordine di servizio n. 10** (Boll. uffic. 3-1916) colonna seconda del prospetto « A pag. 51: sostituire ecc. leg- 0.25 invece di *0.5*.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. 4 00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 6

10 FEBBRAIO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

Parte prima. — **Leggi e decreti:**

Parte seconda. — **Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni** ***di durata indeterminata:***

Roma, febbraio 1916 — Tip. Editrice Nazionale C. 80

DECRETO LUOGOTENENZIALE 16 *gennaio* 1916, *n.* 54, *riguardante la cessione ai Comuni, dei ricoveri e delle aree nelle regioni colpite dal terremoto del* 13 *gennaio* 1915 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 15 del R. decreto 29 aprile 1915, n. 582;

Visto il R. decreto 11 febbraio 1915, n. 106, convertito nella legge 1° aprile stesso anno n. 476, allegato N;

Ritenuta l'opportunità di cedere gratuitamente ai Comuni danneggiati dal terremoto del 13 gennaio 1915 i ricoveri provvisori e stabili costruiti dallo Stato o messi a sua disposizione da Comitati, unitamente alle aree espropriate dal Governo;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto coi ministri segretari di Stato pei lavori pubblici, per le finanze e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I ricoveri provvisori e stabili costruiti dallo Stato e destinati esclusivamente a ricovero personale, nei territori danneggiati dal terremoto del 13 gennaio 1915, nonchè tutte le opere, oggetti ed

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 1° febbraio 1916, n. 25.

attrezzi ad essi pertinenti, sono ceduti ai rispettivi Comuni nello stato in cui si trovano e coi diritti ed oneri relativi. I ricoveri in corso di costruzione alla data del presente decreto saranno consegnati ai Comuni a misura che verranno ultimati.

I Comuni debbono riscuotere i canoni, che vengono determinati nel modo e dalle autorità indicate dall'art. 1 del R. decreto 11 febbraio 1915, n. 106, convertito nella legge 1° aprile stesso anno, n. 476, allegato V, e che saranno pagati dagli utenti a partire dal 1° gennaio 1916.

È data facoltà al Consiglio comunale di proporre al prefetto l'imposizione di canoni in misura più elevata di quella stabilita, tenuto conto delle spese di straordinaria manutenzione che sono a carico del Comune, ovvero in misura più mite, quando ciò sia consigliato dalle condizioni economiche dell'utente, debitamente accertate.

Sono esonerate dal pagamento di tale canone le persone che risulteranno indigenti. Devono ritenersi indigenti soltanto coloro che abitualmente sono a carico degli Istituti pubblici di beneficenza o delle Congregazioni di carità, o, comunque, riescano a stento a procurarsi i mezzi di sostentamento.

Sono parimenti ceduti ai Comuni i ricoveri costruiti da enti o Comitati e consegnati allo Stato senza alcuna espressa destinazione. Però i canoni per l'uso di tali ricoveri, dopo detratte le spese di manutenzione, saranno versati alla Congregazione di carità.

Art. 2.

Sono esclusi dalla cessione i ricoveri provvisori e stabili che lo Stato crederà di riservare per i propri usi o per abitazione dei propri funzionari.

Lo Stato si riserva altresì la facoltà di cedere in proprietà ai privati danneggiati, che lo richiedano entro il 7 giugno 1917, ricoveri stabili ai sensi e per gli effetti del primo comma dell'articolo 15 del R. decreto 29 aprile 1915, n. 582. All'uopo i Comuni hanno obbligo di retrocedere gratuitamente allo Stato, mettendoli immediatamente a disposizione del Ministero dei lavori pubblici, i ricoveri stabili che verranno da questo indicati.

Art. 3.

I terreni attualmente occupati dallo Stato per sede di ricoveri, per apertura di strade o per altre esigenze, nei territori danneggiati dal terremoto del 13 gennaio 1915, e che potranno in seguito venire definitivamente espropriati, si intendono ceduti ai rispettivi Comuni, fermi gli impegni dallo Stato assunti per concessioni fatte in dipendenza dell'art. 3 del R. decreto 11 febbraio 1915, n. 106, convertito nella legge 1° aprile 1915, n. 476, allegato V.

Copia dei relativi decreti di espropriazione sarà dai prefetti trasmessa ai Comuni, insieme con i piani parcellari e con tutti i dati necessari per procedere alle volture.

I canoni per le concessioni di aree saranno direttamente corrisposti ai Comuni a partire dal 1° gennaio 1916.

Restano esclusi dalla cessione ai Comuni quei terreni, che possono occorrere allo Stato per le proprie esigenze o per provvedere ad opere, a servizi pubblici o ad edifici di uso pubblico. Lo Stato inoltre può, per gli scopi anzidetti, chiedere la retrocessione gratuita dei terreni ceduti quando non siano stati ancora utilizzati nell'interesse pubblico.

Qualora, però, i terreni siano già stati dai Comuni temporaneamente concessi l'eventuale onere per la revoca della concessione sarà a carico dello Stato.

Art. 4.

Tutti i diritti spettanti allo Stato sulle aree da esso occupate temporaneamente sono ceduti ai Comuni, i quali riscuotono i canoni delle eventuali concessioni già fatte dallo Stato a decorrere dalla data stabilita al 3° comma dell'articolo precedente.

Copia dei decreti relativi alla occupazione di tali aree sarà dai prefetti trasmessa ai Comuni insieme coi verbali e con gli atti di consistenza.

Lo Stato conserva sempre il diritto di disporre di quelle aree che gli occorrono per le proprie esigenze o per provvedere a opere o servizi pubblici.

Resta a carico dei Comuni il pagamento delle indennità occorrenti per la eventuale proroga dell'occupazione temporanea dei terreni.

Art. 5.

Fermi rimanendo gli impegni già assunti dallo Stato di cui al precedente art. 3, i Comuni potranno fare le concessioni di aree di cui al R. decreto 11 febbraio 1915, n. 106, convertito nella legge 1° aprile 1915, n. 476, allegato *N*, previo « nulla osta » del Ministero dei lavori pubblici nei riguardi dell'interesse dello Stato.

I canoni saranno stabiliti nel modo e dalle autorità indicate dall'art. 3 del suddetto R. decreto 11 febbraio 1915, n. 106, su proposta del Consiglio comunale.

È vietato ai Comuni di alienare le aree ed i ricoveri ad essi ceduti.

Art. 6.

Il passaggio ai Comuni dei terreni e dei ricoveri ha luogo mediante consegna ai sindaci, da parte di un funzionario del Genio civile e di un delegato dell'Intendenza di finanza in rappresentanza del Demanio dello Stato.

Al verbale di consegna sono unite le planimetrie dei terreni e dei baraccamenti.

Art. 7.

Effettuata la cessione ai rispettivi Comuni delle aree e dei ricoveri, sono di competenza del sindaco, su conforme deliberazione del Consiglio comunale, la concessione, la revoca, la dichiarazione di decadenza, lo sfratto per ogni occupazione abusiva e qualsiasi altro provvedimento relativo ai ricoveri ed alle aree.

Le concessioni di aree devono però essere sottoposte alla approvazione della Giunta provinciale amministrativa.

Per quanto non è previsto nel presente decreto in materia di concessione, di decadenza o di revoca della medesima, tanto in rapporto ai ricoveri che alle aree, si applicano le disposizioni degli articoli 3, 4 e 5 del R. decreto 11 febbraio 1915, n. 106, convertito nella legge 1° aprile stesso anno n. 476, allegato *N*.

Art. 8.

Per la riscossione dei canoni le Giunte municipali compilano annualmente una matricola, nella quale debbono essere separatamente descritti:

1° i debitori di canoni per concessione di aree;

2° i debitori di canoni per uso di ricoveri costruiti a spese dello Stato;

3° i debitori di canoni per uso di ricoveri costruiti o donati da enti o Comitati.

Art. 9.

La matricola, di cui al precedente articolo, è pubblicata per 15 giorni all'albo pretorio, non oltre il 1° gennaio dell'anno al quale ha riferimento, e, durante il termine di tale pubblicazione, le nuove iscrizioni e le variazioni, in confronto all'anno precedente, sono notificate agli interessati dal messo comunale.

Per l'anno 1916 la matricola sarà pubblicata non oltre tre mesi dalla pubblicazione del presente decreto.

Art. 10.

Contro le risultanze della matricola, e dentro 15 giorni dall'ultimo della sua pubblicazione, possono gli interessati reclamare al Consiglio comunale e, contro le decisioni di questo, ed entro 15 giorni dalla loro notificazione, alla Giunta provinciale ammini-

strativa. I reclami debbono essere presentati alla segreteria del Comune, che ne rilascia ricevuta.

I provvedimenti della Giunta provinciale amministrativa hanno carattere definitivo.

Art. 11.

Scaduto il termine per la presentazione dei reclami, la Giunta municipale provvede alla compilazione dei ruoli delle partite non contestate, i quali, dopo il visto prefettizio di esecutorietà e la pubblicazione per otto giorni consecutivi, sono dal sindaco consegnati all'esattore delle imposte, per la riscossione.

Con le stesse norme si provvede per i ruoli suppletivi delle partite che siano in seguito definite od accertate nel corso dell'anno.

Art. 12.

Contro la inscrizione di partite contestate e non definite, contro l'omissione delle prescritte notificazioni, o contro errori materiali gli interessati, nel termine di tre mesi dall'avvenuta pubblicazione dei ruoli, possono ricorrere al prefetto, il quale può sospendere la riscossione delle partite controverse, ordinando la correzione dell'errore o la regolarizzazione della procedura.

Art. 13.

La riscossione dei canoni inscritti nei ruoli, di cui nel precedente art. 11, è eseguita a mezzo degli esattori delle imposte dirette con la procedura e con i privilegi fiscali stabiliti per la riscossione delle imposte medesime.

Il pagamento dei canoni suddetti deve essere fatto in sei rate trimestrali uguali, coincidenti con le scadenze stabilite per le imposte dirette. I Comuni però possono, con l'approvazione della Giunta provinciale amministrativa, stabilire che la riscossione abbia luogo in un minore numero di rate sempre coincidenti con le scadenze delle imposte.

Art. 14.

Per la riscossione dei canoni per l'uso dei ricoveri, di cui all'ultimo comma dell'art. 1° del presente decreto, è compilato, con le norme stabilite nei precedenti articoli, un ruolo distinto. Le somme riscosse, detratte quelle erogate per spese di manutenzione straordinaria, sono alle singole scadenze depositate, a cura dell'esattore delle imposte ed a nome e per conto del Comune, nella Cassa postale di risparmio. I prelevamenti delle somme depositate per sopperire ad eventuali maggiori spese di manutenzione sono deliberati dalla Giunta municipale ed autorizzati dal prefetto.

Alla fine dell'esercizio tutte le somme ancora disponibili sono versate alla Congregazione di carità, alla quale debbono essere rimessi il conto delle entrate ed il conto particolareggiato delle spese.

In caso di contestazione decide il prefetto sentite la Giunta municipale e la Congregazione di carità.

Le somme, di cui il Comune risulti debitore, sono inscritte di ufficio nella parte passiva del suo bilancio per l'anno successivo.

Art. 15.

Per tutto quanto non è previsto dal presente decreto in materia di canoni, di cui agli articoli precedenti, si richiamano le disposizioni della legge comunale e provinciale e del relativo regolamento, concernenti l'applicazione dei tributi locali.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 gennaio 1916.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CARCANO — DANEO — CIUFFELLI.

Visto, Il guardasigilli: ORLANDO.

Decreto ministeriale 18 *dicembre* 1915, *che aggiunge un altro membro alla Commissione istituita, per la durata della guerra, allo scopo di studiare i provvedimenti necessari per coordinare e disciplinare il traffico nel porto di Livorno.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER LA MARINA

Presi accordi con i ministri dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio, delle finanze, dell'interno e della guerra;

Visto il decreto 5 dicembre 1915, col quale, per la durata della guerra, è costituita a Livorno una Commissione allo scopo di prendere gli accordi necessari per coordinare e disciplinare il traffico nel porto, lo sbarco e l'imbarco delle merci, il loro deposito e l'inoltro in magazzini interni e a destinazione;

Ritenuta la necessità di coordinare le disposizioni di carattere generale con quelle speciali riguardanti lo scarico dei piroscafi dell'amministrazione della guerra;

Decreta:

Ai membri che costituiscono la Commissione anzidetta sarà aggiunto il comandante militare di stazione addetto al porto di Livorno.

Roma, addì 18 dicembre 1915.

Il ministro

Corsi.

Salandra — Zupelli — Cavasola — Ciuffelli — Daneo.

Ordine di servizio n. 21. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di servizio n. 1-1916).

Col giorno 16 febbraio 1916, lo scalo di Arbatax (Tortolì Marina) sarà ammesso al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna per i trasporti di merci e per i transiti di Genova e Livorno.

Per le aggiunte e modificazioni da farsi nella parte II delle « Condizioni e Tariffe » valevoli per il detto servizio cumulativo, in dipendenza dell'accennato provvedimento, è stata pubblicata la seconda appendice alle dette « Condizioni e Tariffe », che sarà distribuita alle stazioni ed agli uffici interessati a cura dell'Ufficio contabilità prodotti di Firenze.

Nella menzionata appendice sono comprese anche le aggiunte concernenti le stazioni di Bosa Marina e di Sarcidano, delle Ferrovie Secondarie Sarde, che con la stessa data del 16 febbraio 1916 saranno ammesse al servizio cumulativo di cui trattasi per i trasporti di merci, nonchè alcune modificazioni di distanze riguardanti i percorsi delle ferrovie medesime.

Distribuito agli agenti della classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare n. 12. (C.).

Viaggi di operai braccianti addetti ai lavori militari in zona di guerra.

(Vedi circolari n. 1 e 8-1916).

Essendo necessario per il computo dei prezzi di trasporto applicabili ai viaggi « in conto corrente » delle comitive di operai assoldati dalla autorità militare per compiere lavori in zona di

guerra, di tenere conto della categoria dei treni con cui i viaggi vengono effettuati, si raccomanda alle stazioni di non omettere, sui biglietti mod. C1-201 (e mod. C1-201 A per i viaggi in servizio cumulativo), l'indicazione dei numeri dei treni stessi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare n. 13. (C.).

Servizio cumulativo con le linee Nardò-Tricase-Maglie, Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, esercitate dalla Società delle Ferrovie Salentine.

(Vedi Ordine di servizio n. 249-1915).

Si è rilevato che diverse spedizioni dirette a stazioni delle linee Nardò-Tricase-Maglie, Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, che avrebbero dovuto seguire la via di Francavilla Fontana, sono state, invece, inoltrate a destinazione per i transiti di Lecce e Nardò Centrale, e ciò perchè le stazioni di partenza hanno omesso di indicare, a tergo dei documenti di trasporto, la via anzidetta.

Ad evitare, pertanto, il ripetersi di tali irregolarità, si invitano tutte le stazioni a non trascurare mai di indicare sui documenti di trasporto delle spedizioni di cui trattasi la via che, a norma delle disposizioni in vigore per il servizio cumulativo con le dette linee, devono seguire le spedizioni medesime.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare n. 14. C.).

Riduzione di tariffa pei trasporti di merci a carro completo diretti a località normalmente servite dai porti dell'Adriatico.

(Vedi Ordini di servizio n. 178, 191 e 264-1915, Circolari n. 62 e 85-1915 e Ordine di servizio n. 9-1916).

La riduzione del 25 % sui prezzi delle tariffe in vigore, concessa per le spedizioni a carro completo dirette a località normalmente servite dai porti dell'Adriatico, è estesa ai trasporti, sempre, beninteso, provenienti dal mare, eseguiti dalla stazione di Genova P. C. locale e dallo scalo di Valdellora (congiunto alla stazione di Spezia), limitatamente, per quest'ultimo, alle spedizioni di benzina e petrolio

Sulle lettere di porto, la stazione e lo scalo anzidetti dovranno far risultare l'annotazione « merce proveniente dal mare - firma . . . . », giusta il 3° comma del punto 1° dell'Ordine di servizio n. 191-1915.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare n. 15. (M.T.V.).

Treni sanitari per trasporto feriti e malati.

(Appendice 1ª alla Circolare n. 87-1915).

Oltre i treni sanitari di cui alla Circolare n. 87, pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 48 del 2 dicembre 1915, sono stati posti in servizio sei nuovi treni attrezzati della Sanità militare, TA 49 a 54, aventi la composizione in appresso indicata.

Per disposizione della Direzione dei trasporti dell'Intendenza generale del R. Esercito, dovrà poi essere modificata la composi-

zione dei treni ospedale della Croce Rossa, del S. M. Ordine di Malta e dei treni attrezzati della Sanità militare già esistenti TA 1 a 48, in modo che ciascun gruppo di essi avrà la composizione indicata qui di seguito **anzichè quella di cui al punto 1° della circolare n. 87-1915.**

TRENI OSPEDALE DELLA CROCE ROSSA E DEL S. M. ORDINE DI MALTA.

TRENI T. O. DA I A XXI DELLA C. R. E T. O. DA 1 A 4 DEL S. M. O. M.

1 DI - Servizio ferroviario e magazzino
1 CIz (tipo 1907) - Personale direttivo
1 CT (ex R. M. gr. 43000-43099) - Cucina
1 CIz (tipo 1907) - Magazzino, sala da pranzo ed infermeria
1 CIz (tipo 1910) - Personale di assistenza
4 CIz (tipo 1910) - Infermerie attrezzate a 2 ordini
1 CIz (tipo 1910) - Infermeria, farmacia e sala di medicazione
2 CIz (tipo 1910) - Infermerie attrezzate a 3 ordini
1 CT (ex R. M. gr. 43000-43099) - Infermeria per infetti con cassette mobili al tubo di scarico delle ritirate
1 - Automotrice o carro riscaldatore.

TRENO T. O. XXVI (SICULO) DELLA C. R.

1 D (a 2 compartimenti) - Servizio ferroviario e magazzino
2 CT (ex R. M. gr. 43000-43099) - Personale direttivo
1 CT (idem) - Sala di medicazione ed infermeria ufficiali
12 CT (idem) - Infermerie
1 CT (idem) - Farmacia, magazzino viveri e mensa
1 CT (idem) - Cucina
2 CT (idem) - Alloggio personale di assistenza
2 CT (idem) - Infermerie per infetti con cassette mobili al tubo di scarico delle ritirate
1 - Automotrice o carro riscaldatore.

In tutti i treni ospedale della C. R. e del S. M. O. M. funziona il freno continuo ed il riscaldamento a vapore a mezzo della locomotiva, sussidiata da una automotrice o carro riscaldatore posto in coda al treno.

TRENI ATTREZZATI DELLA SANITÀ MILITARE.

Treni T. A. da 1 a 24 composti con carri.

1 D (a 2 compartimenti) - Servizio ferroviario e magazzino
1 AB (con ritirata) - Personale d'assistenza
10 F (da 16 tonn. e 42 mc.) - Infermerie
1 D o DI - Sala di medicazione
10 F (da 16 tonn. e 42 mc.) - Infermerie
1 CT (gr. 43221-43299; 43400-43460; 43600-43660) - Cucina
2 F (da 12 tonn.) - Magazzino.

In questi treni non funziona il freno continuo. Almeno un terzo dei veicoli di ciascun treno deve essere con freno a mano.

Durante l'inverno il numero di questi treni viene ridotto non essendo riscaldati.

Treni T. A. dal 25 al 38 composti con carrozze CIz.

1 D (a 2 compartimenti) - Servizio ferroviario e magazzino
1 ABIz (tipo nord) - Personale direttivo
1 CT (g. 43221-43299; 43400-43460; 43600-43669) - Cucina
1 CIz (tipo 1907) - Infermeria
4 CIz (tipo 1910) - Infermerie
1 DIz - Sala di medicazione
4 CIz (tipo 1910) - Infermerie
1 CIz (tipo 1907) - Infermeria
1 FI (gr. 140001-099, 140200-299) - Magazzino.

Le CIz tipo 1907 dovranno essere orientate in guisa che i piccoli compartimenti si trovino verso le estremità del treno.

In questi treni funziona il freno continuo ed il riscaldamento a vapore a mezzo della locomotiva. Pel riscaldamento sussidiario, vi sono nei veicoli stufe a carbone. Per precauzione di sicurezza questi treni sono forniti di estintori.

TRENI T. A. DAL 39 AL 48, COMPOSTI CON CARROZZE CT.

1 D (a 2 compartimenti) - Servizio ferroviario e magazzino
1 ABIy (58600-58615) - Personale direttivo
1 CT (gr. 43221-43299; 43400-43460; 43600-43669) - **Cucina**
10 CT (ex R. A.) - Infermerie
1 CT (ex R. A.) - Sala di medicazione
10 CT (ex R. A.) - Infermerie
1 FI (gr. 140001-099; 140200-299) - Magazzino
1 - Automotrice o carro riscaldatore.

Le 20 CT destinate ad infermeria e quella che serve di sala di medicazione devono essere dei gruppi 38100-199, 38300-339, 38665-699, 38800-884. In mancanza di queste carrozze possono servire anche le 38054, 38061, 38072, 38079, 38089, 38099, 38201, 38209, 38217, 38891, 38894 a 38897, 39030, 39032 e, come carrozza sala di medicazione, anche le 38887, 38888, 38890, 38892, 38893, 38899 e 39031.

In questi treni, di massima, non funziona il freno continuo. Almeno un terzo dei veicoli di ciascun treno deve essere con freno a mano.

Questi treni sono riscaldati a vapore dalla locomotiva sussidiata da un'automotrice, o da un carro riscaldatore, posto in coda.

TRENI TA DAL N. 49 A 54 COMPOSTI CON CARROZZE CIz.

1 D (a 2 compartimenti) - Servizio ferroviario e magazzino
1 CIz (tipo 1907) - Personale direttivo
1 CT - Cucina
3 CIz (tipo 1907) - Infermerie
1 CIz (tipo 1910) - Infermeria

1 DI - Sala di medicazione
2 CIz (tipo 1910) - Infermerie
1 CIz (tipo 1907) - Infermeria
1 CIz (tipo 1906) - Con cuscini sovrapposti ai sedili
1 FI - Infermeria infetti
1 D (a 2 compartimenti) - Servizio ferroviario e magazzino.

Le CIz del tipo 1907 sono di quelle aventi una delle ritirate ingrandita, cioè tale che entra in parte in uno dei compartimenti; le CT cucina, sono dei gruppi 43221-299, 43400-460, 43600-669; il carro FI è del gruppo 140000-140099 e 140200-140299.

È assolutamente necessario che nella composizione di questi treni i veicoli si seguano nell'ordine suindicato, ed inoltre che le carrozze CIz tipo 1907 arredate come infermeria, siano orientate in modo che la parte dalla quale si trova il vestibolo pel frenatore sia rivolta verso il bagagliaio DI sala di medicazione e che la carrozza del personale direttivo sia orientata in modo che il suddetto vestibolo riesca adiacente al bagagliaio.

In questi treni funziona il freno continuo ed il riscaldamento a vapore a mezzo della locomotiva. Pel riscaldamento sussidiario, vi sono nei veicoli stufe a carbone. Per precauzione di sicurezza questi treni sono forniti di estintori.

N. B. — Nei bagagliai posti alle due estremità del treno, un compartimento rimane a disposizione del personale ferroviario di servizio per cui, per questi treni, non occorre nelle stazioni di regresso lo spostamento, dalla coda alla testa, del bagagliaio, di cui il secondo capoverso del punto 2° della circolare 87-1915.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 9, 11, 15, 32, 41, 42, 44, 45, 46 *ed ai controllori del materiale.*

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
4ª	Delegato	**Citernesi** geom. Lorenzo - Assistente dei lavori - Sez. Lav. Firenze.	Nominato Rappresentante supplente.
4ª	Id.	**Gatti** Aldemiro - Sotto ispettore - Uff. Div. Lav. Roma	Rinunciatario.
4ª	Delegato supplente	**Bellaveglia** Alfonso Giovanni - Assistente dei lavori - Sez. Lav. Roma Est.	Diventato Delegato.
12ª	Rappresentante supplente	**Ghelardoni** Giuseppe - Capo sq. dei mag. - Mag. Rivarolo.	Incaricato di espletare il mandato di Delegato anche per la Circoscrizione di Torino.
12ª	Delegato	**Belfiore** Nunzio - Capo sq. dei mag. - Magazzino Palermo C.	Richiamato alle armi. Sostituito temporaneamente dal Delegato **Lombardi** Achille della Circoscrizione di Reggio C.
12ª	Id.	**Bianchi** Natale - Capo sq. dei mag. - Dep. Comb. Pavia.	**Bianchi** Natale - Sorv. dei mag. Dep. Comb. Pavia.
12ª	Delegato supplente	**Cerano** Giuseppe - Manovale - Mag. Officine nuove Torino.	Richiamato alle armi.
12ª	Id.	**Gallo** Raffaele - Manovale - Dep. Comb. Reggio C.	**Gallo** Raffaele - Capo sq. dei mag. - Dep. Comb. Reggio C.
12ª	Id.	**Napolitano** Salvatore - Manovale - Mag. Messina.	Richiamato alle armi.
15ª	Delegato	**Lobartini** Sante - Guardiano - Sez. Lav. Torino C.	22-11-1915 Morto.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
15ª	Delegato supplente	**Rossi** Nicolao - Guardiano - Sez. Lav. Alessandria.	Diventato Delegato.
21ª	Rappresentante supplente	**Ferrazzano** Vincenzo - Oper. di 2ª cl. - Off. Veic. Foggia	**Ferrazzano** Vincenzo - Oper. di 1ª cl. - Officina Veic. Foggia.
21ª	Delegato	**Calmini** Giuseppe - Oper. di 2ª cl. - Off. Veic. Roma Trast.	**Calmini** Giuseppe - Oper. di 1ª cl. - Off. Veic. Roma Trast.
21ª	Id.	**Guelfo** Luigi - Oper. di 2ª cl. - Off. Veic. Rivarolo.	**Guelfo** Luigi - Oper. di 1ª cl. - Off. Veicoli Rivarolo.
21ª	Delegato supplente	**Polimene** Giovanni - Oper. di 1ª cl. - Off. Granili.	**Polimene** Giovanni - Oper. di 1ª cl. - Off. Pietrarsa.
22ª	Delegato	**Guerrieri** Giovanni - Oper. di 2ª cl. - Dep. Loc. Bari.	**Guerrieri** Giovanni - Oper. di 1ª cl. - Dep. loc. Bari.
22ª	Id.	**Mattioli** Lionello - Oper. di 1ª cl. - Dep. loc. Firenze.	Rinunciatario.
22ª	Delegato supplente	**Marchi** Ferruccio - Oper. di 2ª cl. - Dep. loc. Spezia.	Diventato Delegato.
26ª	Delegato	**Marin** Salvatore - Capo Staz. di 1° gr. - Staz. Vicenza.	1-3-1916 Esonerato.
29ª	Id.	**Giarda** Ercole - Capo gest. di 1° gr. - Staz. Genova P. C.	Nominato Rappresentante supplente.
32ª	Delegato supplente	**Loco** Savino - Capo sq. deviatore - Staz. Foggia.	**Loco** Savino - Capo deviatore - Staz. Foggia.
34ª	Rappresentante	**Parisani** Giovanni - Deviatore - P. V. Ancona.	**Parisani** Giovanni - Frenatore - P. V. Ancona.
35ª	Delegato	**Calvani** Menotti - Manovratore - Staz. Roma Tusc.	**Calvani** Menotti - Capo sq. manovratore - Staz. Roma Tusc.
36ª	Id.	**Viggiani** Giuseppe - Manovale - Staz. Falconara.	**Viggiani** Giuseppe - Deviatore - Staz. Falconara.
39ª	Delegato supplente	**Bisogni** Sesto - Guardafreno - P. V. Sampierdarena	**Bisogni** Sesto - Conduttore - P. V. Sampierdarena.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
40ª	Delegato	**La Rosa** Salvatore - Capo tecnico di 3° gr. - Off. Veic. Messina.	**La Rosa** Salvatore - Capo tecnico di 2° gr. - Off. Veic. Messina.
40ª	Id.	**Parenti** Emilio - Capo tecnico di 3° gr. - Div. Veic. Milano.	**Parenti** Emilio - Capo tecnico di 2° gr. - Div. Veic. Milano.
40ª	Delegato supplente	**Zanchin** Riccardo - Capo tecnico di 1° gr. - Off. Veic. Verona.	**Zanchin** Riccardo - Capo tecnico di 1° gr. - Off. Veic. privata Diatto (Torino).

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(104579) - **Scapecchi** Guido - Applicato Controllo Merci Pisa - Capitano di fanteria - morto il 12 novembre 1915.

(156274) **Bati** Dante - Aiutante applicato in prova Divisione Lavori Firenze - Sottotenente di fanteria - morto il 1° dicembre 1915.

(166702) - **Gila** Mario - Applicato in prova - Magazzino Approvvigionamenti Torino - Sottotenente di fanteria - morto il 23 dicembre 1915.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Navarra** Amerigo - Manovale avventizio Servizio Segretariato - Soldato di fanteria - morto il 9 dicembre 1915.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO.

- **Marcarino** Pasquale - Cantoniere Sezione Lavori Bra - Soldato di fanteria - morto il 12 gennaio 1916.

(162909) - **Lepri** Aldo - Applicato in prova - Servizio Trazione - Sottotenente di fanteria - morto il 22 gennaio 1916.

MORTI IN SERVIZIO MILITARE VITTIME DEL DOVERE.

(146688) - **Reginelli** Arturo - Manovale in prova Stazione di Ancona - Marinaio - morto il 27 settembre 1915.

(158085) - **Spaterna** Mariano - Manovale Servizio Ragioneria Carabiniere - morto il 15 gennaio 1916.

SENTENZE

Lodo arbitrale - Appalto - Mancanza di riserve in corso di lavori - Decadenza dell'appaltatore dalla domanda di maggiori compensi in sede contenziosa.

Le domande di maggiori compensi, presentate dall'appaltatore in sede di giudizio arbitrale, debbono essere dichiarate improponibili se non hanno formato obbietto nella precedente fase amministrativa di riserve e reclami svolti nei modi, forme e termini dettati all'art. 41 del capitolato generale amministrativo.

Alla osservanza della procedura ivi tracciata sono soggette tutte le divergenze occasionate dalla esecuzione dell'appalto, qualunque ne sia il titolo e l'oggetto. Nel caso di inadempienza, l'appaltatore decade dal diritto di far valere le sue domande in qualunque sede.

Sentenza arbitrale 20 dicembre 1915 - Impresa Francesco Squartini-Casaccia e Ferrovie Stato.

Il Collegio arbitrale costituitosi in Roma con sede in via della Pilotta, n. 174, mediante verbale 13 febbraio 1915 ai sensi degli articoli 42 e segg. del Capitolato generale amministrativo di appalto delle opere che si eseguiscono dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato, composto dei signori Gr. Uff. Dr. Pietro Scamuzzi e Gr. Uff. Antonio Alessandro D'Oria, Consiglieri di Stato - Gr. Uff. Ing. Alberto Rocco e Comm. Severino Rodini, componenti il Consiglio Superiore dei lavori pubblici - Cons. Avv. Michele Nannini, Consigliere della Corte di appello, allo scopo di decidere le controversie insorte

TRA

la Impresa Francesco Squartini di G. B. e Nazzareno Casaccia, domiciliati entrambi e residenti in Ancona, *attrice*

E

la Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Udita la relazione dell'arbitro Cav. Avv. Nannini all'uopo dal Collegio delegato, ha pronunciato la seguente sentenza.

FATTO.

(*Omissis*). Osserva che, contro le richieste dell'Impresa, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ha eccepito, in pregiudiziale, la decadenza della Impresa dal diritto di far valere in sede contenziosa qualsiasi domanda di compenso per non avere in tempo debito e nelle forme prescritte dall'art. 41 del Capitolato generale amministrativo, richiamato all'articolo primo del contratto 2 luglio 1907, presentato le riserve circa le domande che si concretano nei quesiti sottoposti all'esame del Collegio.

In merito, poi, ha conchiuso, perchè ritenuta la irrilevanza dei proposti incumbenti istruttori, venisse pronunciato il rigetto delle formulate domande di compenso, con la condanna della Impresa alle spese ed onorari.

(*Omissis*).

DIRITTO.

Osserva il Collegio, come evidentemente si imponga, anzitutto, l'esame della eccezione pregiudiziale di improponibilità opposta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato alle istanze della Impresa, avvegnachè, se per avventura una tale eccezione dovesse essere accolta, addiverrebbe inutile ogni indagine sul merito.

Il Capitolato generale amministrativo, che a conforto della suddetta tesi si invoca e che trovasi espressamente richiamato

all'articolo 1° del contratto interceduto fra le parti stipulato in Ancona il 2 luglio 1907, all'articolo 41, che contempla sotto il capo « *Definizione delle controversie* » le *norme relative alle domande e riserve dell'appaltatore, così statuisce*:

« Quando sorgano contestazioni fra l'ingegnere dirigente e « l'appaltatore, oppure quando questi opponga che le prescrizioni « dategli sono contrarie ai patti contrattuali, l'ingegnere diri- « gente decide nel più breve termine ed in ogni caso entro 10 giorni « dal ricevimento della domanda dell'appaltatore. Questa, sotto « pena di decadenza, deve essere presentata non oltre i 5 giorni da « quello in cui il fatto o la circostanza che dà motivo alla domanda « si sono verificati e deve essere accompagnata dalla specificazione « del fatto e della circostanza medesimi nonchè delle ragioni sulle « quali l'appaltatore ritiene di fondare le sue richieste ed ecce- « zioni. La decisione dell'ingegnere dirigente è comunicata al- « l'appaltatore, il quale ha l'obbligo di uniformarvisi, salvo il « diritto di ricorrere, entro otto giorni dalla comunicazione, al « Direttore generale. Le decisioni del Direttore generale saranno « comunicate con ordine di servizio all'appaltatore, il quale ha « l'obbligo di ottemperarvi salvo il diritto di fare le sue riserve. « Le riserve dell'appaltatore devono essere bene specificate e deter- « minate, indicando le ragioni di ciascuna domanda e le cifre dei « compensi a cui crede di aver diritto e notificate a mezzo di uffi- « ciale giudiziario nel termine di 15 giorni dalla notificazione delle « decisioni del Direttore generale, senza di che l'appaltatore de- « cade dal diritto di far valere in qualunque tempo le proprie ecce- « zioni sulle decisioni suddette ».

Osserva che la lettera e più specialmente lo spirito di siffatte disposizioni son troppo chiari per lasciare perplessi su ciò che si è voluto con esse prevedere e disciplinare allorquando sorgano contestazioni fra la dirigenza e l'appaltatore; è tutta una procedura amministrativa, con termini fatali e perentori, intesa non solo a regolare i mutui interessi dei contraenti, ma saviamente ad evitare, per quanto è possibile, il contenzioso, al quale l'appaltatore può ricorrere soltanto quando abbia rigorosamente ed invano fatto ossequio alle norme da essa imposte ed alle quale egli si è liberamente assoggettato con la stipulazione contrattuale.

Nella specie, l'Impresa Squartini-Casaccia a tali norme è senza alcun dubbio venuta meno, e, sostanzialmente, del resto, non lo contesta, per quanto riguarda forma e termini, il che d'altronde non avrebbe potuto fare senza disprezzo di quei fatti e di quelle date che inoppugnabilmente si rilevano dai documenti in atti e pei quali, quindi, riman fermo:

a) che i lavori, come risulta dal relativo verbale, furono ultimati il 22 maggio 1909, senza che durante il loro corso avesse l'Impresa formulato riserve oltre quella relativa al quesito 8° di cui sarà a suo tempo tenuto parola;

b) che l'Impresa formulò generiche riserve soltanto il 24 marzo 1912 nell'atto in cui sottoscrisse la minuta definitiva della situazione, ripetendola poi testualmente nell'originale relativo;

c) che la riserva stessa fu sciolta ed esplicata coi memoriali rispettivamente in data 5 aprile e 21 novembre 1912.

Senonchè l'industre patrocinio dell'Impresa si è fatto a sostenere preliminarmente la inapplicabilità, nei suoi riguardi, delle norme imposte dal più volte ricordato art. 41, nel riflesso che le medesime si riferiscono unicamente, a suo avviso, al caso di contestazioni insorte durante i lavori o di prescrizioni contrarie ai patti contrattuali impartite dall'ufficio dirigente. Ma la distinzione è arbitraria ed oppugnata chiaramente dal successivo art. 42, in cui si legge « *che tutte le vertenze tra l'Amministrazione e l'appaltatore così durante l'esecuzione come al termine del contratto, che non si siano potute definire nella via amministrativa di cui nel precedente art.* 41, *qualunque ne sia la natura*, ecc. », onde a buon diritto ha opposto l'Amministrazione che dal combinato disposto dei due articoli suddetti emerge evidente come allo esperimento della procedura amministrativa non sia in niun caso lecito di derogare.

Nè può essere atteso quanto l'Impresa sostiene, che, cioè, debbano sorgere contestazioni fra l'ingegnere dirigente e l'appaltatore, oppure che questi opponga che le prescrizioni fattegli siano contrarie ai patti contrattuali, perchè ove si abbiano presenti i criterî informatori e le finalità proprie della norma in esame, non si può fare a meno di riconoscere arbitraria la interpretazione restrittiva che vorrebbe darle l'Impresa. Ciò è stato prevalentemente

ritenuto non solo dalla giurisprudenza dei Collegi arbitrali, ma anche da quella della magistratura ordinaria. La pubblica amministrazione, che compie lavori nell'interesse generale, deve rendersi conto volta per volta degli impegni ai quali va incontro, e, se occorrono variazioni, deve esser posta in grado di valutarne preventivamente il maggiore compenso che potrà essere dovuto all'appaltatore. Quest'ultimo, pur non avendo facoltà di contestare le prescrizioni dell'ufficio dirigente, deve far note le sue pretese con apposite riserve, mancando le quali sorge la presunzione che gli ordinativi rientrino nella sfera contrattuale. In tal senso deve interpretarsi l'art. 41, cioè che l'Impresa sia in obbligo di proporre le sue specifiche domande o per lo meno di fare specifiche riserve allorchè durante l'esecuzione dei lavori ritenga di potere aver diritto ad un maggiore compenso o ad un diverso apprezzamento dei lavori. L'omissione delle riserve o l'omessa loro esplicazione nei modi e termini voluti dal citato articolo, importano decadenza dal diritto di proporre le analoghe domande e di farle valere al termine dell'appalto. In tal caso, la giurisprudenza giudiziaria ha financo ritenuto essere inapplicabili i principî relativi all'*actio de in rem verso* o *all'utile gestione;* non potendo la pubblica amministrazione rimaner obbligata senza le forme ed i modi stabiliti dalla legge e dal contratto. La decadenza, pertanto, implica il concetto di acquiescenza, molto più quando l'Impresa ha avuto comunicazione delle diverse situazioni provvisorie a misura del procedere dei lavori, dalle quali situazioni essa era posta in grado di valutare il trattamento economico che le veniva fatto e di proporre, se del caso, le analoghe riserve.

Vero è che l'Impresa nelle sue difese nega di aver avuto comunicazione delle dette situazioni, ma tale asserto è contradetto non solo dal fatto che per l'art. 36 del Capitolato non era possibile la emissione dei mandati di pagamento in acconto senza che si fossero compilate tali situazioni, ma anche dalle prove esibite in atti dall'Amministrazione, dalle quali risulta documentato che le situazioni provvisorie furono in realtà compilate e che l'Impresa controfirmò le prime quattro quando tale firma era prescritta. Se adunque l'Impresa venne informata con tal mezzo, l'accennato concetto dell'acquiescenza trova la più manifesta applicazione. Sul riguardo, anzi, è notevole che l'ultima situazione provvisoria fu

comunicata all'Impresa il 9 ottobre 1909, e neanche allora, pur essendo a completa notizia della contabilità dei lavori, ebbe premura di formulare alcuna riserva.

Osserva, che non giova, inoltre, all'Impresa, trincerarsi nel quarto capoverso dell'art. 3° del contratto per sostenere di non essere obbligata a ricorrere volta per volta alla procedura di cui nell'art. 41 del Capitolato amministrativo. La disposizione ivi contenuta, ha una finalità diversa: essa prevede il caso che l'Amministrazione faccia variazioni ai progetti in corso di opera per effetto delle quali non si possano più utilizzare le opere e le provviste che l'Impresa abbia già effettuato e provveduto in base a regolari ordinazioni. Verificandosi tale eventualità, il quarto capoverso sovrarichiamato, mentre esclude il diritto dell'Impresa a pretendere indennizzi di qualsiasi specie, dispone d'altra parte, per manifesta ragione di equità, che le opere e le provviste già preparate ed accettabili ai termini del contratto e che non possono più utilizzarsi, siano acquistate e pagate all'Impresa.

Se questo e non altro è il contenuto del quarto capoverso dell'art. 3° del contratto, esso non trova applicazione nel caso in esame in cui si tratta dell'ipotesi affatto diversa di opere eseguite in dipendenza delle varianti imposte dall'ufficio dirigente, e manca per conseguenza il presupposto di fatto di quanto assume l'Impresa per giustificare la sua inazione.

Che ove per avventuara volesse ritenersi, come sostiene l'Impresa, la tempestività delle sue proteste prendendo come punto di partenza la situazione finale del 24 marzo 1912, tale assunto (che il Collegio non può ammetere per le ragioni dette dinanzi) non le gioverebbe, perchè sulla detta situazione essa si limita ad opporre una generica riserva, improduttiva di qualsiasi conseguenza pel modo stesso vago e generico, come venne formulata, mentre la esplicazione di essa fu fatta coi memoriali presentati soltanto il 5 aprile ed il 21 novembre 1912 e cioè oltre il termine stabilito nell'art. 41.

E nemmeno avrebbe l'Impresa esplicate le sue domande nei termini previsti dall'art. 66 del Capitolato generale amministrativo, anche quando volesse ammettersi che alla firma del conto finale, in base al dispositivo di detto articolo, avesse avuto facoltà di farlo.

Osserva, che per una sola domanda, esplicata successivamente nel quesito 3°, l'Impresa fece riserva in corso di lavori, mirando ad ottenere che venissero considerate come sezioni per il computo metrico di movimento di materie quelle di progetto allegate all'ordine di servizio n. 1 del 4 luglio 1907, anzichè quelle rilevate in contraditorio con l'Impresa stessa dal 14 al 21 stesso mese.

A prescindere che si è categoricamente impugnata l'effettiva esecuzione del lavoro a cui si riferisce il suddetto quesito, l'Amministrazione rileva in proposito che neanche tale riserva fu tempestivamente formulata, non essendo stata presentata nei cinque giorni da quello in cui la consegna fu ultimata (22 luglio 1907), mentre invece fu fatta il 9 novembre 1908. Tale assunto dell'Amministrazione sembra al Collegio fondato, perchè la vera consegna dopo i necessari rilievi formò oggetto del verbale 22 luglio 1907 che fu firmato senza alcuna riserva dall'Impresa, mentre nel novembre 1908 non sarebbe stato fatto altro che trascrivere al libretto le nuove sezioni trasversali in relazione ai riempimenti resi necessari dalla consistenza reale del terreno. Ad ogni modo le pretese dell'Impresa erano già note all'Ufficio di dirigenza che in data 26 ottobre 1908 le respinse, onde l'Impresa avrebbe avuto l'obbligo ai termini dell'art. 41 del Capitolato generale amministrativo, di ricorrere al Direttore generale entro otto giorni contro il rifiuto opposto di prendere in considerazione la sua pretesa. Non avendo ciò fatto ed essendosi l'Impresa acquietata al giudizio dell'ufficio di dirigenza, deve ritenersi decaduta anche per tale punto da ogni diritto.

Osserva che per le premesse considerazioni dovendosi dichiarare improponibili le domande dell'Impresa, il Collegio rimane dispensato da ogni esame sul merito.

Che, soccombendo, deve l'Impresa essere dichiarata tenuta a rifondere le spese e gli onorari.

P. Q. M. — Il Collegio arbitrale, respinta ogni contraria e maggiore istanza, deduzione ed eccezione, dichiara improponibile per carenza di azione la domanda proposta dall'Impresa Squartini Francesco e Casaccia Nazzareno ecc.

Delega l'arbitro cons. Nannini Michele per il deposito della presente sentenza, nei modi e termini di legge.

Danni prodotti dalla ferrovia - Incendio sui fondi contigui - Apparecchi parascintille - Vento impetuoso - Irresponsabilità dell'esercente.

Quando l'Amministrazione abbia provveduto a munire le locomotive delle cuffie parascintille che la meccanica moderna suggerisce ed abbia altresì tenuta sgombera la proprietà ferroviaria dalle erbe secche, se anche la fuoruscita di scintille, per lo spirare di impetuoso vento, siasi verificata, appiccando il fuoco ai terreni contigui, non può considerarsi come l'effetto di una colpa dell'esercente, bensì come conseguenza del fortuito e, come tale, non imputabile a chicchessia (1).

TRIBUNALE di ROMA - Sent. 11-22 dicembre 1915 (est. Guarini) - Società Agricola Anonima « Capalbio » c. FF. SS.

Considerato in diritto.

Attesochè non può mettersi in dubbio che dopo la sentenza della Corte d'appello la posizione giuridica delle parti è questa: intanto può l'istante ottenere la condanna della convenuta Amministrazione al risarcimento dei danni, in quanto abbia provato col disposto mezzo istruttorio tanto il nesso di causalità tra la fuoruscita di scorie e faville e l'incendio, quanto la esistenza di una vera e propria colpa consistente nella mancata estirpazione delle erbe secche dell'argine ferroviario, che sarebbe stato mezzo di propagazione del fuoco sino alla proprietà confinante ed anche nella mancanza e difettosità di apparecchi adatti ad impedire la fuoruscita di faville e scorie. La Corte d'appello, infatti, espressamente considerò che bene aveva fatto la istante ad abbandonare in appello l'antigiuridico concetto della responsabilità senza colpa (cui va equiparato il concetto della colpa presunta) e a chiedere, modificando i capitoli proposti in prima istanza, una prova diretta ad assodare le cennate circostanze colpose relative agli apparecchi, parascintille e alla propagazione dell'incendio dovuta alla mancata estirpazione di erbe secche dallo stradale ferroviario. Stabilì così

la Corte quale base di fatto, indispensabile ad adagiarsi la decisione sull'istanza di risarcimento, avrebbe dovuto risultare dal mezzo istruttorio. Altrimenti, se cioè la questione della colpa presunta fosse riservata dalla Corte a prova espletata, non s'intenderebbe la ragione dell'ammissione della prova inviante ad accertare fatti concreti di colpa effettiva. E se in un punto della sentenza si avverte, a proposito delle circostanze dedotte, di non invocare giudicati ciò riguarda evidentemente, come si evince dalle parole della motivazione, una circostanza presa a sè indipendentemente dall'altra, si riferisse cioè al caso d'inutilità della cuffia parascintille, nel qual caso (sono parole della sentenza) la inevitabilità dello spandersi delle scintille e delle scorie imponeva, come atto di grossolana diligenza, di rimuovere i cespugli secchi.

Attesochè, dunque, la decisione deve dipendere dai risultati della prova, non solo in ordine alla causa dell'incendio, ma anche a quella della dimostrazione effettiva della colpa. Ora due testimoni addotti dall'istante, i soli presenti al fatto, Bonifazi e Dionigi, affermano che subito dopo il passaggio del treno si sviluppò l'incendio nella tenuta della istante Società in un sito posto ad una certa distanza dal muro che delimita l'argine ferroviario.

Dalle quali affermazioni, si deducono due cose, la prima che il solo manifestarsi dell'incendio dopo il passaggio del treno non basta a stabilire, colla certezza che è obbligatoria per l'istante, il nesso di causalità tra i due avvenimenti, la seconda che ad ogni modo, essendo accertato che l'incendio non cominciò sull'argine ferroviario entro i limiti dei muri, resta esclusa perentoriamente la circostanza addotta dall'istante e ritenuta dalla Corte quale principale argomento della colpa dell'Amministrazione ferroviaria, la propagazione cioè del fuoco dallo stradale ferroviario alla tenuta limitrofa per mezzo di erbe secche poi, secondo i testimoni di riprova, non vi era traccia sull'argine. Di guisa che per ipotesi non affatto sicura l'incendio si sarebbe sviluppato per effetto di scintille lanciate dalla locomotiva ad una certa distanza nel fondo della istante; ma anche in questa ipotesi mancherebbe la prova della colpa dell'Amministrazione ferroviaria, per la ragione che l'istante non ha provato la mancanza o difettosità dello apparecchio di riparo, anzi i testi di riprova, contro i quali si possono pronunziare sospetti, ma non addurre argomenti serî di inattendibilità, assicu-

rano che tutti i treni della linea Roma-Pisa, e quindi anche quello in quistione, erano trascinate da locomotive munite di cuffie parascintille, il cui stato di efficienza veniva controllato ad ogni viaggio. E allora, poichè, come è risultato, un forte vento soffiava al momento del fatto, dovrebbe ritenersi che la cuffia parascintille, se d'ordinario raggiunge lo scopo per cui è usata, non lo può in speciali circostanze atmosferiche contrarie, od anche per altre cause non del tutto prevedibili o non eliminabili, dato lo stato attuale della tecnica meccanica. Il che equivale ad affermare l'esistenza di un caso di forza maggiore e quindi ad escludere una responsabilità non desumibile se non dall'art. 1151 Cod. Civ.

Attesochè le spese seguono la soccombenza.

Per tali motivi, rigetta la domanda.

MASSIMARIO

Lodo arbitrale - Azione di nullità - Errori di calcolo ed errori di valutazione - Competenza dell'Autorità Giudiziaria e suoi limiti.

Non è ammissibile l'azione di nullità per ottenere la correzione di errori materiali o di calcolo che si riscontrano in un lodo arbitrale.

Nel giudizio di nullità contro un lodo arbitrale l'Autorità giudiziaria deve limitarsi soltanto all'esame del rito nei limiti segnati dall'art. 32 del Codice di procedura civile.

TRIBUNALE DI ROMA - Sent. 27 maggio-15 giugno 1915 (est. Rossi) - Impresa Carena c. FF. SS. (1).

(1) Vedi Cassazione Roma, *Boll.* 1914-277 — Trib. Roma, id. 1915-100 — Corte App. Roma, id. 1915-245.

Opere pubbliche - Appalto - Maggiori compensi - Improponibilità della domanda.

La inosservanza delle norme procedurali dettate dal capitolato generale amministrativo circa la presentazione di reclami e riserve nel corso dei lavori, importa la decadenza dell'appaltatore dal diritto di accampare in sede contenziosa le relative pretese. Nè le trattative intercedute colla direzione appaltante per un accomodamento delle insorte divergenze, ma poi fallite, implicano la rinuncia dell'Amministrazione ad eccepire la incorsa decadenza, essendo le parti coll'abbandono delle pratiche conciliative tornate nella condizione giuridica in cui si trovavano anteriormente all'inizio delle medesime.

TRIBUNALE DI ROMA - Sent. 11-20 dicembre 1915 (est. Sciasciulli) - Mazza conte Antonio c. FF. SS. (1).

(1) Vedi Trib. Roma, *Boll.* 1912-379 — Id. id. 1915-96.

ANNO IX - N. 7

17 FEBBRAIO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, febbraio 1916 — Tip. Editrice Nazionale C. 80

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

Per memoria).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

DECRETO LUOGOTENENZIALE 16 *gennaio* 1916, *n.* 82, *col quale viene esteso alle colonie il D. L.* 23 *dicembre* 1915, *n.* 1801, *che proroga, per tutta la durata della guerra, le disposizioni vietanti la pubblicazione di notizie militari* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 14 della legge 21 marzo 1915, n. 273;

Visti i RR. decreti 28 marzo 1915, nn. 314 e 315 ed 8 luglio 1915, n. 1118, che estendono alle colonie rispettivamente la legge 21 marzo 1915, n. 273, ed i RR. decreti 28 marzo e 27 giugno 1915, nn. 313 e 986 relativi alla pubblicazione di notizie d'indole militare;

Visto il Nostro decreto 23 dicembre 1915, n. 1801, che proroga per tutta la durata della guerra le disposizioni del R. decreto 28 marzo 1915, n. 313;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le colonie;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È esteso alle colonie il Nostro decreto 23 dicembre 1915, n. 1801, col quale sono prorogate per tutta la durata della guerra le disposizioni del R. decreto 28 marzo 1915, n. 313, che vieta di pubblicare notizie concernenti la forza, la preparazione o la difesa militare.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 febbraio 1916, n. 31.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 gennaio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — MARTINI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 30 *gennaio* 1916, *n.* 100, *relativo al modo di riscossione di alcune tasse di bollo* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata e delle facoltà conferite al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il R. decreto 12 ottobre 1915, n. 1510, allegato *C;*

Visto il R. decreto 21 novembre 1915, n. 1643, allegato *C;*

Vista la legge 21 dicembre 1915, n. 1774, sull'esercizio provvisorio del bilancio che estende la efficacia dei decreti stessi al 30 giugno 1917;

Udito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 febbraio 1916, n. 35.

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, d'accordo col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per le Società anonime ed in accomandita per azioni che rilasciano in luogo della fattura quietanzata, scontrini speciali distribuiti da apparecchi o registratori automatici, per i quali riuscirebbe particolarmente difficile l'applicazione e l'annullamento della marca nei modi prescritti, potrà il Ministero delle finanze consentire che la tassa venga corrisposta in modo virtuale mediante convenzione di abbonamento da stipularsi annualmente in base ad accertamento concordato del numero e del valore medio dei documenti tassabili.

Art. 2.

Nelle contravvenzioni alle disposizioni degli articoli 3 e 4 del R. decreto legislativo 12 ottobre 1915, n. 1510, allegato *C*, la parte a cui viene rimesso il documento irregolare, viene assolta, per quanto la riguarda, da tutti gli effetti della contravvenzione, quando, entro un mese dalla data del rilascio, faccia regolarizzare il documento stesso presso l'Ufficio del registro.

Il ricevitore del registro in tale caso accerta la contravvenzione soltanto in confronto di chi ha rilasciato il documento irregolare.

Art. 3.

È data facoltà al Ministero delle finanze di consentire che sia corrisposta a mezzo di abbonamento annuale la tassa di bollo, stabilita dall'art. 2 del R. decreto 21 novembre 1915, n. 1643, allegato *C*, per gli avvisi al pubblico fatti mediante la pittura o con qualsiasi altro mezzo impressi su materia diversa dalla carta, quando l'ammontare della tassa da corrispondersi non riesca inferiore a lire mille annue.

In tal caso cessa l'obbligo di cui all'art. 3, penultimo capoverso, del R. decreto 21 novembre 1915, n. 1643, allegato *C*.

Per l'abbonamento dovrà stipularsi apposita convenzione da approvarsi dal Ministero.

Art. 4.

Al ministro delle finanze è data facoltà di emanare le ulteriori disposizioni che possono occorrere per la applicazione del presente decreto e degli allegati al R. decreto 12 ottobre 1915, numero 1510.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 gennaio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — DANEO — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 4 *febbraio* 1916, *n.* 93, *relativo al divieto d'importazione dall'Austria e dalla Germania* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù delle facoltà a Noi delegate;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per gli

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 febbraio 1916, n. 33.

affari esteri, per le colonie, per le finanze e per l'agricoltura, industria e commercio;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

In applicazione del Reale decreto 24 maggio 1915, n. 697, e salvo la facoltà di cui all'art. 2 dello stesso decreto, s'intende vietata l'introduzione nel territorio del Regno e delle sue colonie, per importazione o per transito, delle merci di produzione o di origine dell'Austria-Ungheria, da qualunque paese provengano.

Art. 2.

Le disposizioni del R. decreto 24 maggio 1915, n. 697, e del precedente articolo sono estese al commercio fra l'Italia e la Germania ed alla introduzione di merci di produzione o di origine dell'Impero germanico.

Art. 3.

I ministri delle finanze e delle colonie, d'intesa col ministro di agricoltura, industria e commercio, provvederanno, rispettivamente, con disposizioni speciali, per quanto concerne l'attuazione del presente decreto.

Art. 4.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Santa Margherita Ligure, addì 4 febbraio 1916.

TOMASO DI SAVOIA

Salandra — Sonnino — Daneo — Martini — Cavasola.

Visto, *Il guardasigilli*: Orlando.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 7 *febbraio* 1916, *n.* 90, *che costituisce una Commissione centrale per il traffico marittimo* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re colla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto coi ministri della marina, di agricoltura, industria e commercio, della guerra e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È costituita una Commissione centrale per il traffico marittimo così composta:

S. E. il sottosegretario di Stato per la marina, presidente;

il direttore generale del Ministero di agricoltura, industria e commercio, preposto al servizio di approvvigionamento granario o chi lo sostituisce, membro;

il capo della Delegazione trasporti presso il Comando del corpo di stato maggiore o chi lo sostituisce, membro;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, 8 febbraio 1916, n. 31.

il capo del servizio approvvigionamenti presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato o chi lo sostituisce, membro;

il presidente della Commissione di requisizione delle navi o chi lo sostituisce, membro;

un armatore, membro;

un direttore di Società di navigazione, membro;

due industriali, membri.

La Commissione avrà sede presso il Ministero della marina. Un funzionario del Ministero di agricoltura, uno del Ministero della marina ed uno delle ferrovie dello Stato disimpegneranno le funzioni di segretario.

Art. 2.

La Commissione ha il cómpito:

di provvedere nella più larga misura possibile al trasporto per mare da porti esteri a porti nazionali di materiali che appartengono alle varie Amministrazioni dello Stato o le interessano direttamente, valendosi di piroscafi di bandiera nazionale ed estera;

di vigilare che tutti i piroscafi di nostra bandiera, anche se non requisiti, siano impegnati nello esclusivo interesse della economia nazionale;

controlla perciò il fabbisogno delle principali industrie ed in relazione ad esso disciplina, ove occorra, il movimento del tonnellaggio nazionale.

Art. 3.

Ai fini enunciati nel precedente articolo è fatto obbligo agli armatori ed ai direttori di Società di navigazione di comunicare alla Commissione al primo di ogni mese, e ad ogni altra richiesta, la posizione delle loro navi nonchè la durata e la specie degli impegni assunti per ciascuna di esse.

Art. 4.

Ogni Amministrazione dello Stato che abbia necessità di trasporti indicati nell'art. 2 e non possa direttamente provvedervi coi mezzi propri e del libero commercio ne fa domanda alla Commissione per il traffico marittimo cui fornisce gli elementi necessari per determinare i mezzi occorrenti a soddisfare le richieste e stabilirne la precedenza.

La Commissione provvede sulle domande, ripartisce il tonnellaggio fra le varie Amministrazioni e provoca nuove requisizioni, o noleggi di navi estere, quando occorrano.

Art. 5.

Le deliberazioni della Commissione dovranno essere sottoposte alla approvazione del ministro della marina.

Art. 6.

I membri della Commissione saranno nominati con decreto del ministro della marina, di accordo cogli altri ministri interessati.

Potranno essere sentite dalla Commissione per invito del ministro della marina, d'accordo con i ministri interessati, quelle persone che per la loro competenza possono portare efficace contributo al corso dei lavori.

Art. 7.

Ai membri della Commissione ed alle persone che potranno essere sentite a termini del precedente articolo sarà dovuto, quando non risiedano in Roma, e non appartengano all'Amministrazione dello Stato, una indennità di lire venti per ogni giorno di adunanza

e di viaggio, nonchè il rimborso delle spese di viaggio in prima classe per ferrovia o sui piroscafi.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Santa Margherita Ligure, addì 7 febbraio 1916.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — ZUPELLI — CORSI — CIUFFELLI — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 9 *febbraio* 1916, *n.* 97, *col quale sono stabilite le norme per assicurare la maggiore utilizzazione e disponibilità delle calate dei porti di Genova, di Savona, di Spezia, di Livorno e di Napoli* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 febbraio 1916, n. 34.

Considerata la necessità, nell'interesse generale economico del paese, di assicurare la maggiore utilizzazione e disponibilità delle calate dei porti di Genova, di Savona, di Spezia, di Livorno e di Napoli;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto coi ministri della marina e dell'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Ai proprietari o, per essi, ai consegnatari di carbone, depositato sulle calate o nei galleggianti oppure esistente a bordo di vapori nei porti di Genova, di Savona, di Spezia, di Livorno e di Napoli potrà, all'infuori ed indipendentemente dalla loro richiesta, semprechè risulti esservi legittima domanda di spedizione verso l'interno, essere giornalmente assegnato un determinato numero di carri ferroviari per il carico e la spedizione della detta merce nei termini di tariffa.

Art. 2.

Ai proprietari e ai consegnatari, ai quali siano stati comunque assegnati dei carri ferroviari (a loro richiesta, o di ufficio, a norma del precedente articolo), e che non provvedano al carico e alla consegna alla ferrovia per la spedizione nel termine prescritto, sarà applicata una penalità di lire cento per carro, fermo restando il pagamento delle ordinarie tasse di sosta eventuali, oltre alla spesa relativa al carico e all'inoltro d'ufficio che potranno essere ordinati, a suo giudizio insindacabile, dall'autorità portuale.

In caso di recidiva la penalità di cui sopra verrà triplicata.

Art. 3.

Eguale penalità sarà applicata ai proprietari e consegnatari di carbone che, avendo avuto assegnati carri pel carico di una

data qualità di carbone e per una data destinazione, variassero o la qualità o la destinazione, e ciò anche nel caso in cui la spedizione abbia avuto corso.

Oltre alla penalità di cui sopra, l'amministrazione consortile o rispettivamente le capitanerie di porto, indicate nell'articolo seguente, avranno diritto di ordinare, a spese del contravventore, lo scarico del carro, se fu spedita merce di altra qualità, ed il successivo carico con carbone della qualità stabilita, o l'inoltro del carro alla destinazione per la quale era stato originariamente assegnato

Art. 4.

La detta penalità, da devolversi a favore dell'erario, sarà applicata, per quanto riflette il porto di Genova, dal capitano di porto nella sua qualità di delegato del Consorzio autonomo, e per i porti di Savona, Livorno, Spezia e Napoli dal rispettivo capitano di porto.

Art. 5.

Il presente decreto ha effetto dalla data della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Santa Margherita Ligure, addì 9 febbraio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CORSI — CAVASOLA — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: **ORLANDO.**

Ordine di servizio n. 22. (M. C. L.).

Trasformazione in fermata della casa cantoniera di Rumianca.

Dal giorno 13 febbraio 1916 la casa cantoniera di Rumianca, sulla linea Novara-Domodossola, è stata trasformata in fermata pel servizio del raccordo cogli stabilimenti della « Società Anonima Stabilimenti di Rumianca Ing. Alfonso Vitale ».

La fermata di Rumianca è fornita dei seguenti impianti:

. *Fabbricato viaggiatori* — già preesistente alla progressiva Km. 76 + 231,69 a sinistra della linea nel senso Novara-Domodossola;

Binario — tronco in servizio degli stabilimenti raccordati, allacciato al binario di corsa mediante due traversate, i cui deviatoi cadono in corrispondenza alle progressive Km. 75 + 963,52 quello incontrato di punta dai treni pari e Km. 76 + 162,39 quello incontrato di punta dai treni dispari.

Binario — di presa e consegna carri per la Ditta raccordata, allacciato nei due sensi al predetto binario tronco, della lunghezza utile di m. 81.

Segnali di protezione — due dischi girevoli di 2ª categoria situati entrambi a sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dalla punta del corrispondente deviatoio estremo di m. 687 quello verso Novara e di m. 869 quello verso Domodossola.

La manovra dei detti segnali è collegata con quella dei deviatoi, che sono assicurati nella loro posizione normale con fermascambi F. S. per il binario di corsa.

Ufficio telegrafico — incluso nel circuito 4159 con la chiamata RA.

La fermata di Rumianca sarà ammessa ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani senza alcuna limitazione e sarà anche abilitata ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di merci in partenza a P. V. O. a vagone completo ed in piccole partite formanti carri misti a termini del contratto di raccordo stipulato con la « Società Anonima Stabilimenti di Rumianca Ing. A. Vitale », ed in arrivo limitatamente ai trasporti a carro completo e ciò per conto esclusivo della predetta Società.

I detti trasporti saranno tassati in base alla distanza da e per le stazioni limitrofe di Vogogna e di Piedimulera in conformità al disposto dell'avvertenza *C* a pag. 5 del Prontuario generale delle distanze.

La fermata di Rumianca per la scritturazione e contabilizzazione dei trasporti merci, dovrà attenersi alle disposizioni contenute nelle relative « Norme » pubblicate con l'Ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni ed eseguirà i versamenti degli intròiti alla cassa compartimentale di Torino tutti i giorni (lettera *A*) dell'elenco annesso all'ordine di servizio n. 184 R/1913 per la periodicità dei versamenti delle stazioni.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio » (15 marzo 1915) parte seconda, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), nei Prontuari delle distanze chilometriche e in tutte le pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome di Rumianca si dovranno praticare le aggiunte e le modificazioni indicate nell'allegato al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di servizio n. 22-1916.

Nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio (parte II) a pag. 9, modificare come segue le indicazioni di fronte al nome di Rumianca:

/ Rumianca / (40) / T / 30 /

A pag. 12 aggiungere:

(40) Ammessa al servizio viaggiatori e bagagli ed ai trasporti di merci a P. V. O. in servizio interno e cumulativo italiano a carro completo ed a piccole partite formanti carri misti in partenza, ed a carro completo in arrivo per conto esclusivo degli stabilimenti raccordati.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pag. 51, al nome di *Rumianca* cancellare la caratteristica di « casa cantoniera » e di contro, nelle colonne 6 e 7 cancellare il richiamo (6) e nella colonna 10, aggiungere la lettera O col richiamo (11), riportando in calce l'annotazione seguente:

« Limitatamente ai trasporti di merci in servizio interno e cumulativo italiano a carro completo ed a piccole partite formanti carri misti in partenza, ed a carro completo in arrivo per conto esclusivo degli stabilimenti di Rumianca ing. Alfonso Vitale, con le norme indicate a pag. 5, avvertenza *C* ».

— a pag. 70, nelle tabelle 7 e 9 considerare il nome di Rumianca come scritto in carattere ordinario.

Nel fascicolo delle distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° luglio 1910) a pag. 13 fra i nomi delle stazioni di Rubiera e Russi trascrivere:

/ Rumianca / 639** / 974** / 1425 ** /

In quello delle distanze chilometriche ai transiti marittimi ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (ediz. 1° marzo 1911) a pag. 39 fra i nomi delle stazioni di Rubiera e Russi trascrivere:

Rumianca / Mortara-Novi L.-Livorno C. / 640 / Mortara-Novi L.-Livorno C. 975 /
/ Mortara-Novi L.-Livorno C.-Battipaglia / 1426 /

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli Uffici di controllo, si dovrà:

— a pag. 11 al nome di Rumianca depennare l'indicazione di « casa cantoniera »;

— a pag. 21/7 al nome di Rumianca depennare l'indicazione di « casa cantoniera » e modificare la distanza come appresso:

Nei prontuari riguardanti le gestioni merci delle stazioni situate sul tratto Piedimulera-Domodossola e sulla linea Domodossola-Iselle la distanza e l'istradamento per Rumianca saranno quelli stessi indicati per Vogogna, — per il prontuario della stazione di Beura, la distanza di Rumianca dovrà essere di Km. 18 e l'istradamento quello indicante la via di Premosello (transito 125), — nei prontuari di tutte le altre stazioni della Rete la distanza e l'istradamento per Rumianca dovranno essere quelli indicati per Piedimulera.

Di contro alla distanza per Rumianca si dovrà sempre esporre il richiamo (1).

Per i prontuari da valere per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli la distanza per Rumianca dovrà essere stabilita nel seguente modo:

Le stazioni delle linee Domodossola-Arona e Domodossola-Novara la dovranno rilevare dalle tabelle polimetriche n. 7 e 9 pag. 70 del « Prontuario generale »; quelle della linea Domodossola Iselle la dovranno formare aggiungendo Km. 14 alla distanza indicata, nei proprî prontuari, per Domodossola; tutte le altre stazioni della Rete la dovranno invece stabilire aggiungendo Km. 2 a quella di Vogogna, Km. 46 a quella di Borgomanero e Km. 77 a quella

di Novara, scegliendo poi la distanza complessiva che risulterà più breve.

L'istradamento dovrà essere quello stesso della stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

In tutte le altre pubblicazioni di servizio, in cui trovasi riportato il nome di Rumianca, si dovrà depennare la caratteristica di « casa cantoniera » indicata di contro al nome stesso.

Ordine di servizio n. 23. (C.).

Servizio merci internazionale - Modificazioni alla parte I-B ed alla parte II-B delle tariffe dirette - Percorrenza italiana.

(Vedi ordine di servizio n. 333-1915).

SERVIZIO ITALO-SVIZZERO.

PARTE I B. (edizione 1° maggio 1913).

§ 2. — *Tassazione dei trasporti a grande velocità*:

pag. 8. — Il prezzo minimo di L. 1.0269 per vagone e chilometro di cui all'ultimo alinea deve rettificarsi in « L. 1.2837 ».

§ 4. — *Tassazione dei trasporti a piccola velocità ordinaria*:

pag. 8. — L'attuale testo del punto 1, già modificato con foglio di modificazioni ed aggiunte pubblicato il 1° novembre 1914, viene sostituito col seguente:

« Le tariffe si suddividono in:

« 1. — *Tariffa differenziale, classi* 3, 5, 6, 8-15, 17-23, *ap-*
« *plicabili alle merci in genere*, secondo è indicato nella nomen-
« clatura, *per trasporti a vagone completo.*

« *Tariffa differenziale classi* 1, 2, 4, 7 *e* 16, *applicabili alle*
« *merci in genere, senza vincolo di peso*, per le quali nella nomen-
« clatura non è prevista *alcuna classe per trasporti a vagone com-*
« *pleto.*

« *Tariffa differenziale classi* 11, 14 *e* 21, *applicabili alle merci*
« *senza vincolo di peso*, quando queste classi riescano più vantag-
« giose delle classi previste nella nomenclatura per le merci stesse
« spedite a vagone completo.

« Il peso minimo tassabile è di Kg. 50 e la tassa minima per « spedizione di L. 0,55.

« Alle spedizioni di peso inferiore, ecc. ecc. ».

pag. 9. — I pesi di *5* e *8* tonnellate, figuranti nel primo alinea, devono essere portati rispettivamente a *6* e *10* tonnellate.

pag. 9. — Dal punto *3* primo alinea, *Tariffa pei veicoli caricati su vagoni ferroviari o su carri trucs,* devono cancellarsi le parole « *ed occupanti completamente il vagone* », introdottevi col suddetto foglio di modificazioni ed aggiunte.

Resta così inalterato il precedente testo.

Deve pure essere annullato il *secondo alinea* del punto 3 h, introdotto collo stesso foglio.

pag. 10. — Nel secondo capoverso del punto 8 l'indicazione del prezzo minimo di L. 0.3420 per vagone e chilometro va modificata in « L. 0.4275 ».

§ 7. — *Tassazione delle merci e degli oggetti di straordinaria lunghezza*:

pag. 12. — Nel comma *b*), punto 1, primo capoverso, modificare in *20* tonnellate l'indicazione di « 16 tonnellate » figurante nella terza e quinta riga.

Nel secondo capoverso dello stesso punto 1, la indicazione « col minimo di 8 tonnellate », che figura nella sesta riga, va modificata in « *col minimo di 10 tonnellate* ».

Nel comma *c*) va modificata in *20* tonnellate l'indicazione di « 16 tonnellate », figurante nella terza riga.

§ 14. — *Tassazione dei trasporti in carri speciali*:

pag. 20. — Nel comma *a*) del punto 2 l'indicazione della tassa minima per vagone e chilometro va modificata come appresso:

— per la grande velocità da L. 0.934 in « *1.167* »;

— per la piccola velocità da L. 0.311 in « *0.3886* »;

pag. 30-141. — Nelle colonne del peso minimo per vagone, *sia delle classi, sia delle tariffe eccezionali*, del percorso italiano, i pesi minimi di tonnellate 3, 4, 5, 6 ed 8 vanno rispettivamente modificati in 3 $^1/_2$, 5, 6, 7 $^1/_2$ e 10.

SERVIZIO ITALO-FRANCESE CON LA P. L. M.

PARTE I (edizione 1° gennaio 1907).

Cap. I. — § V. — *Tassazione dei trasporti a piccola velocità ordinaria*:

pag. 8. — L'attuale punto 1, già modificato con foglio di modificazioni ed aggiunte pubblicato il 1° novembre 1914, viene sostituito col seguente:

« Le tariffe si suddividono in:

« 1. — *Tariffa differenziale, classi* 3, 5, 6, 8-15, 17-23, *appli-*
« *cabili alle merci in genere,* secondo è indicato nella nomenclatura,
« *per trasporti a vagone completo.*

« *Tariffa differenziale, classi* 1, 2, 3, 4, 7 *e* 16, *applicabili alle*
« *merci in genere, senza vincolo di peso,* per le quali nella nomen-
« clatura non è prevista alcuna classe per trasporti a vagone com-
« pleto.

« *Tariffa differenziale, classi* 11, 14 *e* 21, *applicabili alle merci*
« *senza vincolo di peso,* quando queste classi riescano più vantag-
« giose delle classi previste nella nomenclatura per le merci stesse
« spedite a vagone completo ».

pag. 9. — Al punto 3 dello stesso § V: *Tariffa pei veicoli caricati su vagoni ferroviari o su carri trucs,* devono cancellarsi le parole « *ed occupanti completamente il vagone* », introdottevi col detto foglio di modificazioni ed aggiunte.

Resta così inalterato il precedente testo.

Deve pure essere annullato il *secondo alinea* del punto 3 h introdotto col detto foglio.

§ IX-B. — *Merci ed oggetti di lunghezza eccezionale*:

pag. 12. — Al punto 4 a). Alle parole « col minimo di 8 tonnellate » sostituire le seguenti: « *col minimo di* 10 *tonnellate* ».

Nello stesso punto 4 a) e nel primo capoverso del punto 5 correggere in 20 il numero 16, indicato quale peso minimo.

§ XIII. — *Carri speciali appartenenti a privati*:

pag. 15. — Categoria a) - *Vagoni refrigeranti, ecc.* Al punto 1 (comma *a*) la tassa minima per vagone-chilometro da L. 0.934 deve essere modificata in « L. 1.167 ».

pag. 16. — Categoria c) - *Vagoni speciali ecc.* Al punto 2 la tassa minima per vagone-chilometro da L. 0.311 deve essere modificata in « L. 0.3886 ».

pag. 37-98. — Nelle colonne del peso minimo per vagone, *sia delle classi, sia delle tariffe eccezionali* del percorso italiano i pesi minimi di tonnellate 3, 4, 5, 6, 8 vanno rispettivamente modificati in 3 1/2, 5, 6, 7 1/2 e 10.

SERVIZIO ITALO-FRANCESE (OLTRE LA P. L. M.).
PARTE I B. (edizione 1° settembre 1913).

Pag. 5. — *Prefazione* - Cancellare dall'elenco delle Amministrazioni ferroviarie partecipanti, l'indicazione « Imperiale direzione generale delle ferrovie dell'Alsazia-Lorena a Strasburgo ».

Pag. 7. — § II - *Tassazione dei trasporti.* L'attuale testo del primo capoverso del punto (1), già modificato con foglio di modificazioni ed aggiunte, pubblicato il 1° novembre 1914, viene sostituito col seguente:

« (1) La parte II B contiene: 1° l'elenco delle stazioni italiane « colle relative distanze chilometriche da e per i punto di frontiera « italo-francesi ed italo-svizzeri (fascicolo 1°); 2° i prontuari dei « prezzi di trasporto, secondo le differenti classi di tariffa, e le tariffe « speciali ed eccezionali (fascicolo 2°). I prontuari dei prezzi appli- « cabili ai trasporti delle merci a piccola velocità, si suddividono in:

« *Tariffa differenziale, classi* 3, 5, 6, 8-15, 17-23, *applicabili* « *alle merci in genere*, secondo è indicato nella nomenclatura, *per* « *trasporti a vagone completo.*

« *Tariffa differenziale, classi* 1, 2, 4, 7 *e* 16, *applicabili alle* « *merci in genere, senza vincolo di peso*, per le quali nella nomen- « clatura non è prevista *alcuna classe per trasporti a vagone com-* « *pleto.*

« *Tariffa differenziale, classi* 11, 14 *e* 21, *applicabili alle merci* « *senza vincolo di peso,* quando queste classi riescano più vantag- « giose delle classi previste nella nomenclatura per le merci stesse « spedite a vagone completo ».

§ V B. — *Merci ed oggetti di lunghezza eccezionale*:

pag. 10. — Al punto (4) comma *a*) 1° capoverso ed al punto (5) primo periodo, correggere in « 20 tonnellate » l'indicazione di « 16 tonnellate » che ivi figura come peso minimo.

Nel secondo capoverso del detto comma *a*) del punto (4) l'espressione « col minimo di 8 tonnellate », va modificata in « *col minimo di* 10 *tonnellate* ».

§ X. — *Categoria* b) - *Vagoni speciali diversi* (punto 19):

pag. 14. — Il prezzo di L. 0.311 indicato, quale tassa minima per vagone, va corretto in L. 0.3886.

pag. 29-55. — Nelle colonne del peso minimo per vagone, *sia delle classi, sia delle tariffe eccezionali* del percorso italiano i pesi minimi di tonnellate 3, 5, 6, 8 vanno rispettivamente modificati in $3\ ^1/_2$, 5, 6, $7\ ^1/_2$ e 10.

Modificazioni da apportare al fascicolo 2° della parte II B dei servizi internazionali.

Pag. 35. — L'avvertenza che precede i prezzi della piccola velocità, ristampata col 3° supplemento del 1° agosto 1915, va annullata.

Pag. 36-53. — Vanno completamente annullati i prezzi delle classi 1, 2, 4, 7 e 16.

Pag. 91-99. — *Tariffe dei veicoli a piccola velocità ordinaria;* cancellare nel titolo a pag. 91 e nella testata che comprende le colonne *f, g, h* (pag. 91-99) le parole « occupanti completamente il carro ».

Pag. 101-106. — *Veicoli non occupanti completamente il carro.* Dette pagine debbono essere completamente annullate,

L' indicazione di	esistente a pag.	nella tariffa	e precisamente	deve essere corretta in
5 tonnellate	115 a 124	di transito	colonne 2ª e 5ª dei prezzi	6 tonnellate
id.	157	eccezionale 5	sotto il titolo	id.
id.	165	» 6	id.	id.
id.	221	» 10	id.	id.
id.	320	» 13	id.	id.
id.	332	» 18	id.	id.
id.	346	» 27	id.	id.
id.	356	» 33	id.	id.
6 tonnellate	349	» 31	id.	7 1/2 tonnell.
id.	358	» 35	id.	id.
8 tonnellate	336	» 19	id.	10 tonnellate
id.	355	» 32	id.	id.
5, 6 o 10 tonn.	313	» 12	id.	6, 7 1/2 o 10 ton.
5 o 10 tonn.	154	» 4	id.	6 o 10 tonn.
id.	114	di transito	condizione 5ª	id.
id.	179	eccezionale 8	serie *a*	id.
id.	114	di transito	condizione 4ª	id.
5 tonnellate	154 a 156	eccezionale 4	serie *a*	6 tonnellate
id.	179 a 205	» 8	id.	id.
id.	313 a 319	» 12	id.	id.
6 tonnellate	207 a 220	» 9	serie *a* e *b*	7 1/2 tonnell.
id.	226 a 256	» 11	id.	id.
id.	313 a 319	» 12	serie *b*	id.
id.	349 a 354	» 31	seconda colon.	id.
almeno 6 (colonna n. 1)	225	» 11	serie *a*	almeno 7 1/2 (colonna n. 1)
almeno 6 tonn.	225	» 11	serie *b*	almeno 7 1/2 ton.
per 6000 kg.	225	» 11	avvertenza 1 *b*) 1ª, 2ª e 5ª riga	per 7500 kg.
6 o 10 tonn.	207	» 9	sotto il titolo	7 1/2 o 10 ton.

Pag. 343-345. — *Tariffa eccezionale n.* 25. Cancellare in tutte le pagine i richiami (1) e (2) dell'intestazione della serie *a*) le corrispondenti note (1) e (2) a pie' di pagina e i prezzi della seconda colonna della serie *a*).

Le modificazioni portate dal presente Ordine di servizio, entrano in vigore col 1° marzo 1916.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 24. (C.).

Servizio merci italo-svizzero.

(Vedi ordine di servizio n. 4-1916).

In seguito a nuove comunicazioni fatte dalle Ferrovie Federali Svizzere, nella Parte II-A (edizione 1° gennaio 1916) della tariffa diretta italo-svizzera, sono da apportarsi, *con validità dal* 16 *febbraio corrente*, le modificazioni e le aggiunte qui appresso indicate:

pag. 84-88. — *Tariffa eccezionale n.* 1 *P. V.* (ferramenta in genere).

Completare come segue le indicazioni relative alla stazione di

		Tariffa eccezionale N. 1 P.V.			
		a	*b*	*c*	*d*
Balsthal	Chiasso	2.18	1.54	1.15	1.09
	Pino	1.93	1.37	1.03	0.97
	Iselle	1.77	1.26	0.95	0.90
Aggiungere le seguenti stazioni con le relative indicazioni:					
Aigle C.F.F.	Iselle	0.98	0.70	0.53	0 50
La Sarraz	Iselle	1.36	0.97	0.73	0 69
Nyon	Iselle	1.46	1.04	0.78	0.74

pag. 108-111. — *Tariffa eccezionale n. 3 P. V.* (legnami).

Aggiungere le seguenti stazioni:

		TARIFFA ECCEZIONALE N. 3 P. V.						
		a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*	*g**
Bütschwil . . .	Chiasso	1.33	1.29	1.33	1.24	1.33	1.33	—
	Pino	1.19	1.15	1.19	1.11	1.20	1.20	—
Zürich Tiefenbrünnen (1).	Chiasso	1.11	1.10	1.11	1.05	1.11	1.11	—
	Pino	0.97	0.96	0.97	0.92	0.98	0.98	—

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 25. (C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Sondrio-Tirano.

(Vedi Ordine di servizio n. 254-1915).

Con riferimento al punto 2° del comma *d)* dell'ordine di servizio n. 254-1915, si avverte che, pei trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Sondrio-Tirano, di merci spedite in base alle concessioni speciali, la metà del diritto fisso da attribuirsi alle stazioni della ferrovia stessa è da computarsi, per ogni tonnellata, come segue:

— L. 1,0455 e L. 0,62475 in luogo, rispettivamente, di L. 1,02 e L. 0,612 per le merci a P. V. O. della concessione speciale A;

— L. 0,52275 in luogo di L. 0,51 per le merci a P. V. O. della concessione speciale B;

— L. 1,0455 e L. 0,62475 in luogo, rispettivamente, di L. 1,02 e L. 0,612 per le merci a P. V. O. delle concessioni speciali I e IX;

— L. 1,0455 e L. 0,7905 in luogo, rispettivamente, di L. 1,02 e L. 0,765 per le merci a P. V. O. della concessione speciale XII;

— L. 1,0455 in luogo di L. 1,02 per le merci a P. V. O. della concessione speciale XIX.

Di conformità a quanto precede, devono essere fatte opportune annotazioni nelle pagine 6, 8, 10, 11, 13 e 14 del fascicolo *Concessioni speciali* (edizione 1° luglio 1902) relativo ai prezzi da computarsi pei trasporti di merci, veicoli, ecc. sui percorsi delle ferrovie secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 26. (C.).

Servizio cumulativo con le Poste svizzere.

(Vedi ordine di servizio n. 251-1915).

La Direzione Generale delle Poste svizzere partecipa che, a partire dal 1° febbraio 1916, la provvigione dovuta per la cooperazione alle operazioni in dogana delle messaggerie che entrano in Italia e vengono sdoganate presso le dogane italiane di *Villa di Chiavenna* e di *Monte Spluga*, resta stabilita in centesimi 25 per collo.

Conseguentemente nella Tariffa grande velocità per il servizio cumulativo con le Poste Svizzere (edizione 16 luglio 1913) a pa-

gina 8, di seguito al quintultimo alinea del paragrafo 8, introdotto col 3° supplemento, devono essere aggiunte le parole: « e cioè di centesimi 25 per collo ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 ,5, *e* 22.

Ordine di servizio n. 27. (M. e L.).

Attivazione di un apparato centrale in stazione di Terni.

Dalle ore 14 del giorno 29 febbraio 1916 verrà attivato nella stazione di Terni un apparato centrale idrodinamico collocato in apposita cabina (A) impiantata a metri 329,60 verso sud dall'asse del F. V. nell'interbinario delle linee per Orte e Umbertide, per la manovra di tutti i deviatoi e segnali interessanti i treni — tanto in arrivo che in partenza — da e per le tre direzioni di Aquila, Orte ed Umbertide.

I detti segnali consistono:

a) in un semaforo di partenza a tre ali situato fra la III e la IV linea all'estremità verso Orte e che comanda ai treni in partenza dal F. V. per Aquila con l'ala superiore, per Orte con la mediana e per Umbertide con l'inferiore;

b) in tre semafori a candeliere a due ali di 1ª categoria ciascuno, portate da alberi distinti, che comandano ai treni provenienti rispettivamente da Aquila, Orte ed Umbertide.

Il semaforo verso Aquila si trova a metri 210 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e comanda con l'ala sull'albero di destra ai treni diretti al 1° o 2° binario viaggiatori e con l'ala sull'albero di sinistra ai treni diretti al fascio merci, ed è preceduto a metri 830 da semaforo d'avviso; quello verso Orte posto a

metri 200 dalla punta del corrispendente deviatoio estremo, comanda con l'ala destra ai treni diretti al 3° binario viaggiatori e con la sinistra a quelli diretti al fascio merci, ed è preceduto a metri 800 da semaforo d'avviso; quello infine verso Umbertide, collocato a metri 200 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo, comanda con l'ala destra ai treni diretti al 5° binario viaggiatori, con la sinistra a quelli diretti nel 1° binario del fascio merci, ed è preceduto a metri 810 da semaforo d'avviso.

Tanto i semafori di 1ª categoria che quelli di avviso corrispondenti si trovano a sinistra rispetto ai treni in arrivo.

Oltre ai detti semafori di partenza, di 1ª categoria e di avviso saranno manovrati con l'apparato centrale i dischetti bassi (marmotte) impiantati in punti opportuni per comandare tanto ai treni che alle manovre.

La manovra dei semafori di protezione nelle tre direzioni di Aquila, Orte e Umbertide è vincolata a consenso da concedersi dal F. V.

Distribuito agli agenti delle classi 53, 54 e 55 dei compartimenti di Ancona e Roma.

Ordine di servizio n. 28. (C.).

Chiusura dell'agenzia di città in Mirandola.

Dal giorno 5 febbraio 1916 è stata chiusa l'agenzia di città per il servizio dei trasporti a domicilio tra il comune di Mirandola e la stazione omonima.

Si dovranno, pertanto, cancellare le relative indicazioni a pag. 23 del fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », nonchè le lettere G. P. a pa-

gina 36, colonna 14, del « Prontuario generale delle distanze chilometriche, edizione 1911 », di fianco al nome della suddetta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 29. (M. e L.).

Apertura all'esercizio della linea di raccordo fra la stazione di Milano S. Cristoforo e la linea di Circonvallazione di Milano, fra le stazioni di Milano Porta Romana e Milano Sempione (Bivio Naviglio Grande).

Dalle ore 10 del giorno 15 novembre 1915 è stata aperta all'esercizio la linea di raccordo fra la stazione di Milano S. Cristoforo e la linea di circonvallazione di Milano, fra le stazioni di Milano Porta Romana e Milano Sempione.

Descrizione della linea. — Il nuovo tronco di raccordo, a semplice binario in rilevato, si stacca dalla stazione di Milano S. Cristoforo e segue fino alla progressiva 1,255,76 l'andamento planimetrico ed altimetrico della linea Milano-Mortara, continuando poi in rettilineo fino alla progressiva 1,823,35, da dove si sviluppa in curva di raggio m. 450 e si eleva con pendenza del 6 per mille per poter attraversare il Naviglio Grande e l'attigua strada Vigevanese.

Dopo tale attraversamento, la linea discende con pendenza dell'8 per mille fino a raggiungere la linea di circonvallazione, alla quale s'innesta con bivio simmetrico, denominato Naviglio Grande, in corrispondenza alla progressiva chilometrica 7,350 dall'asse del F. V. della stazione di Rogoredo, e 2,422,55 dall'asse del F. V. di Milano S. Cristoforo.

Lungo il nuovo tronco esistono varie opere d'arte fra le quali, le maggiori, il sottovia obliquo di luce retta di m. 6,00

al Km. 2,044,50 per la continuità della strada comunale di S. Cristoforo; il ponte viadotto al Km. 2,211, 75 a 15 luci, delle quali tre oblique con piattabande in cemento armato, di luce retta rispettivamente di m. 5,60, m. 6,58 e m. 8,55, una obliqua con travata metallica della portata teorica di m. 48, e undici rette con archi in muratura di m. 6,00.

Lungo il nuovo tronco di raccordo non esistono passi a livello.

Impianti di sicurezza. — Il Bivio Naviglio Grande è protetto:

a) Lato Porta Romana, da un semaforo di 1ª categoria situato a m. 238 dalla punta del deviatoio del bivio, a due ordini di ali di cui la superiore comanda ai treni diretti a Milano S. Cristoforo, la inferiore ai treni diretti a Milano Porta Sempione.

Detto semaforo è preceduto a m. 822 dall'attuale semaforo d'avviso situato al Km. 6,290.

Il segnale di 1ª categoria ad un'ala situato alla medesima progressiva è stato soppresso.

b) Lato Milano S. Cristoforo, da un semaforo di 1ª categoria ad un'ala situato a m. 230 dalla punta del deviatoio di passaggio dal semplice al doppio binario, preceduto a m. 700 dal rebivio, preceduto a m. 789 da un semaforo d'avviso.

c) Lato Milano Porta Sempione, da un semaforo di 1ª categoria situato a m. 110 dalla traversa limite del deviatoio del bivio, preceduto a m. 789 da un semaforo d'avviso.

Il segnale di 1ª categoria ad un'ala situato alla prog. 7,457 è stato soppresso.

I segnali di cui ai punti *a*), *b*) e *c*) ed i deviatoi del bivio sono manovrati a mezzo di leve a terra, opportunamente collegate fra loro mediante fermascambi e serrature tipo F. S. dal posto di blocco N. 5, attivato il 15 gennaio 1915 come da circolare del Compartimento di Milano N. 1/1915 del 5 detto mese.

Detto posto è allacciato telefonicamente con la stazione di S. Cristoforo.

Stazione di Milano S. Cristoforo. — È protetta verso il Bivio Naviglio Grande da un segnale di 1ª categoria situato a m. 726 dall'asse del F. V. di Milano S. Cristoforo ed a m. 230 dal

limite di stazionamento del deviatoio estremo, preceduto a m. 760 da un semaforo d'avviso.

Tanto detti segnali quanto quelli di protezione verso Porta Ticinese e i deviatoi estremi della stazione di S. Cristoforo verso Porta Ticinese e verso il Bivio Naviglio Grande sono manovrati a mezzo di leve a terra opportunamente collegate fra di loro con serrature e fermascambi tipo F. S. dall'attuale posto di manovra, situato in prossimità della casa cantoniera Km. 8,017,18 della linea Milano-Corsico.

Distribuito agli agenti delle classi 53-54 e 55 dei Compartimenti di Milano e Torino.

Circolare n. 16. (M.).

Modificazione interna ai piombi per carri.

Nei piombi per carri, che verranno distribuiti con le prossime forniture, è stata introdotta una modificazione *interna* consistente nella sostituzione della spirale di ferro con un lamierino di ferro che piatto da una parte, termina dall'altra in due tubetti attraverso i quali passano i capi della cordicella. Questa, che è di canapa di color naturale, anzichè essere fissa al piombo, è ad esso assicurata mediante un nodo esistente all'estremità di uno dei capi passante attraverso uno dei tubetti.

Per eseguire la piombatura, il capo libero dopo essere fatto passare attraverso gli organi di chiusura del carro, va introdotto nell'altro tubetto e unito all'altro capo della cordicella con un unico nodo a cravatta (vedi fig. 1) che si fa poi entrare nel piombo (vedi fig. 2). Dopo di che si pressa completamente il piombo *e si tagliano a raso i capi sporgenti della cordicella* (vedi fig. 3). A tal uopo ogni morsa verrà dotata di una piccola forbice.

Le scatole di piombi devono essere custodite dal capostazione o capogestione e consegnate ai piombatori una per volta in modo che questi abbiano a loro disposizione non più di una scatola di piombi e quindi non più di una serie di numeri di controllo per ciascuna morsa.

Le morse che per lo stato di deterioramento del braccio superiore o per altre cause non permettessero di ottenere lo schiacciamento *completo* del piombo e quindi impressioni chiaramente leggibili, devono a norma del disposto degli articoli 49 e 50 dell'Ordine di servizio 134-1911, essere prontamente inviate per la riparazione al Magazzino ex Economato di Torino.

Con l'occasione si richiama il personale tutto all'osservanza delle disposizioni relative alla piombatura dei carri, emanate con l'Ordine di servizio n. 134 del 1911 (*Bollettino ufficiale n.* 19 *dell'11 maggio* 1911) e con la Circolare n. 44 del 1914 (*Bollettino n.* 21 *del* 21 *maggio* 1914) e si richiama in particolare modo il personale dei treni all'obbligo, confermato con la Circolare gialla n. 26 in data 5 settembre 1915 del Servizio Movimento, di rifiutarsi di accettare in consegna carri con piombi comunque irregolari, specialmente quando non sia leggibile il nome della stazione che ha applicato i piombi.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 15 *e* 22.

Circolare n. 17 (C.).

Dichiarazione per le statistiche per i trasporti destinati all'estero.

(Vedi ordini di servizio n. 51 e 285-1909, 7-1910 e circolari n. 9 e 82-1915).

In sostituzione dell'attuale modello di « *Dichiarazione per le statistiche di merci in spedizione per l'estero* » (allegato *B* all'Ordine di servizio n. 51-1909) per il quale, come dalla circolare

Parte II. — N. 7 - 17 febbraio 1916.

n. 82-1915, era stato ultimamente stabilito l'obbligo per i mittenti della presentazione in doppio esemplare, il Ministero delle finanze ha istituito un nuovo modello e matrice e figlia che entrerà in vigore col 1° marzo 1916.

A datare da detto giorno per le spedizioni di merci per l'estero, comprese quelle dirette a Modane loco e Chiasso loco, ed esclusi soltanto i trasporti già scortati da bolletta d'uscita o di riesportazione emessa da una dogana interna, i mittenti dovranno, unitamente a tutti gli altri documenti prescritti, presentare alla stazione di partenza in un solo esemplare la detta dichiarazione sul nuovo modello, debitamente compilata secondo le indicazioni esistenti sul modello stesso.

Rimangono ferme per tutto il resto le disposizioni contenute negli Ordini di servizio n. 51 e 285 del 1909, 7 del 1910 e nella circolare n. 82 del 1915, avvertendo che la liquidazione del diritto di statistica, della tassa di bollo e della tassa sui permessi di esportazione si farà dalla dogana di confine tanto sulla matrice che sulla figlia, rendendole entrambe valide quale bolletta di esportazione e restituendo le seconde alla stazione in loco, la quale la unirà agli altri documenti a giustificazione verso le parti delle somme pagate alla dogana e gravate sui trasporti.

Allo scopo di facilitare agli speditori l'acquisto del nuovo modello in parola, la nostra Amministrazione ha provveduto alla stampa ed alla distribuzione alle stazioni di un conveniente quantitativo di esemplari, da vendersi al pubblico al prezzo di cent. 5 cadauno.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22 *e controllori del materiale.*

Comunicazioni

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 19 gennaio u. s., del ministro della marina è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato il sig. Galeotti Vittorio fu Giuseppe, operaio falegname, domiciliato a Maddalena, via Regina Margherita.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

Errata-corrige

—

Istruzione n. I. (Bollettino ufficiale n. 4-1916).

Al terz'ultimo comma, cancellare l'inciso: « quando sieno corrisposte separatamente da altre competenze ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. 4 00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8 00

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 8 24 FEBBRAIO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, febbraio 1916 — Tip. Editrice Nazionale C. 80

Decreto luogotenenziale 19 *dicembre* **1915**, *che proroga i termini per la ultimazione e la espropriazione dei lavori d'un binario di allacciamento alla Società dei magazzini generali di Roma* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il decreto Reale 11 maggio 1913, registrato alla Corte dei conti il 2 giugno stesso anno, col quale venne approvato, anche agli effetti della pubblica utilità, il progetto 9 luglio 1912, presentato dalle Società dei magazzini generali di Roma, per l'impianto di un binario di allacciamento dei proprî magazzini con il binario di raccordo esistente tra le officine del gas della Società anglo-romana per l'illuminazione di Roma e la stazione ferroviaria di Trastevere;

Ritenuto che col citato decreto, per lo inizio e la ultimazione delle espropriazioni e dei lavori relativi al detto impianto, venne assegnato il termine di mesi diciotto dalla data della pubblicazione del decreto stesso nella *Gazzetta ufficiale* del Regno;

Che tale pubblicazione essendo avvenuta il 27 giugno 1913, il termine fissato di diciotto mesi veniva a scadere il 27 dicembre 1914;

Visto il decreto Reale 27 dicembre 1914, registrato alla Corte dei conti il 1° febbraio 1915, con il quale venne prorogato di un

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 15 febbraio 1916, n. 37.

anno e precisamente fino al 27 dicembre 1915, il termine di cui sopra assegnato con il citato decreto Reale 11 maggio 1913;

Vista l'istanza, in data 1° dicembre 1915, della Società magazzini generali di Roma, diretta ad ottenere una proroga di mesi otto al termine predetto;

Ritenuto che le espropriazioni e le opere, occorrenti al menzionato impianto, non hanno potuto compiersi durante il tempo assegnato, per cause indipendenti della Società, ed in specie per difficoltà incontrate nello espletamento dei provvedimenti relativi all'occupazione dei terreni necessari, e conseguente inizio dei lavori, difficoltà da attribuirsi alle condizioni anormali degli uffici a seguito della mobilitazione;

Ritenuto che la proroga richiesta si ritiene giustificabile, limitatamente ad un periodo di sei mesi;

Visto l'art. 13 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici:

Abbiamo decretato e decretiamo:

È prorogato di mesi sei, e precisamente fino al 27 giugno 1916, il termine assegnato con i citati decreti Reali 11 maggio 1913 e 27 dicembre 1914, alla Società dei magazzini generali di Roma per la esecuzione delle espropriazioni e dei lavori occorrenti per lo impianto, di cui al citato progetto 9 luglio 1912, del binario di allacciamento dei magazzini della predetta Società con il binario di raccordo esistente tra le officine del gas della Società anglo-romana per la illuminazione di Roma e la stazione ferroviaria di Trastevere.

Il predetto ministro segretario di Stato è incaricato della esecuzione del presente decreto, che verrà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Dato a Roma, addì 19 dicembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

CIUFFELLI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 23 *dicembre* 1915, *n.* 1979, *col quale è approvato l'ordinamento dei servizi per le opere pubbliche in Tripolitania ed in Cirenaica* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Viste le leggi 25 febbraio 1912, n. 83, 6 luglio 1912, n. 749 e 16 dicembre 1912, n. 1312;

Visti i Regi decreti 20 novembre 1912, n. 1205, 9 gennaio 1913, n. 39 e 30 dello stesso mese, n. 83;

Ritenuta la necessità di apportare alle norme vigenti per il servizio delle opere pubbliche in Tripolitania e Cirenaica alcune varianti suggerite dalla esperienza sin qui avuta e dalla nuova organizzazione dei servizi in quelle colonie;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le colonie, di concerto con quelli dei lavori pubblici e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvato l'ordinamento dei servizi per le opere pubbliche in Tripolitania e Cirenaica, secondo l'unito testo vistato, d'ordine Nostro, dal ministro delle colonie.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, 16 febbraio 1916, n. 38.

Art. 2.

Sono abrogati i Regi decreti 15 gennaio 1914, n. 76, 25 febbraio 1915, n. 243, ed ogni altra disposizione che contraddica all'unito ordinamento che andrà in vigore dal 1° gennaio 1916.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando, a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 dicembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — MARTINI — CARCANO — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

ORDINAMENTO

dei servizi per le opere pubbliche in Tripolitania ed in Cirenaica

TITOLO I.

Costituzione degli uffici e disposizioni generali

CAPO I.

Costituzione degli uffici.

Art. 1.

In Tripolitania e in Cirenaica sono istituiti « Uffici per le opere pubbliche », i quali possono essere ordinari e speciali.

Possono, inoltre, essere istituite sezioni distaccate, autonome o dipendenti da un ufficio.

Art. 2.

Per l'alta direzione e la sorveglianza degli uffici e dei servizi è istituito, presso il Ministero delle colonie e alla sua immediata dipendenza, un « Ufficio superiore d'ispezione per le opere pubbliche », diretto da un ispettore superiore del genio civile, al quale debbono intendersi estese, in quanto siano applicabili, le disposizioni del R. decreto 20 aprile 1913, n. 511.

Con decreto del ministro delle colonie, di concerto con quello del tesoro, saranno stabiliti gli assegni e le indennità per missioni e trasferte, da corrispondere all'ispettore superiore e al personale del suo ufficio.

Art. 3.

Gli uffici sono formati, di regola, con personale del corpo Reale del genio civile, messo a disposizione del Ministero delle colonie, da quello dei lavori pubblici, nei modi stabiliti dal R. decreto 20 aprile 1913, n. 511: ma può esservi addetto, con le stesse forme, personale di altre Amministrazioni dello Stato. Può, inoltre, esservi assegnato personale provvisorio: e qualora esso sia scelto fra quello già addetto ad uffici del genio civile del Regno, il servizio alla dipendenza del Ministero delle colonie si considera, per ogni effetto, come se fosse prestato negli uffici medesimi.

Art. 4.

Il personale addetto agli uffici continua ad essere sottoposto, nei riguardi della carriera e della disciplina, alle norme legislative e regolamentari vigenti nelle Amministrazioni cui appartiene.

Le attribuzioni disciplinari, conferite dalle suddette norme al ministro, sono esercitate dal governatore, quando non sia richiesto il parere di Consigli sedenti presso le Amministrazioni centrali: nel qual caso, il ministro delle colonie promuove gli opportuni provvedimenti dal ministro competente.

Art. 5.

Il ministro delle colonie, udito il governatore o su proposta di lui, provvede alla creazione di nuovi uffici e alla soppressione di quelli esistenti; a determinarne la sede, la circoscrizione e la compe-

tenza; alla destinazione del personale in colonia ed al suo richiamo in Italia; ad accordare i congedi straordinari.

Il governatore, udito il parere degli ingegneri capi, provvede: al trasferimento del personale fra i vari uffici della colonia; alle speciali missioni che ad esso occorra affidare nell'àmbito della colonia; alla assunzione e al licenziamento del personale provvisorio. Inoltre, egli accorda i congedi ordinari ai capi degli uffici.

Art. 6.

Per lo studio di speciali problemi e progetti e, in genere, per provvedere a particolari esigenze del servizio, l'Amministrazione può valersi dell'opera di persone competenti, ad essa estranee, alle condizioni che saranno volta per volta determinate.

Capo II.

Disposizioni generali.

Art. 7.

Sono sottoposti all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici:

a) i progetti di massima;

b) i progetti esecutivi il cui importo superi le L. 200.000;

c) gli atti di collaudo che implichino la risoluzione di riserve di speciale importanza, o per la loro natura o per il loro ammontare;

d) tutte le questioni per le quali il ministro giudichi conveniente promuovere il parere del Consiglio superiore.

Art. 8.

L'ispettore superiore, oltre le attribuzioni specificate nel presente decreto:

a) esercita un'alta direzione sugli uffici, e ne vigila l'andamento con periodiche ispezioni, riferendone al ministro;

b) impartisce le direttive tecniche di massima per la compilazione dei progetti, e vigila sugli studi relativi e sulla esecuzione dei lavori;

c) formula proposte e dà parere per la migliore organizzazione del servizio, e per i provvedimenti considerati nell'art. 5, 1° comma.

A tale scopo gli sono comunicate dal Ministero le relazioni bimestrali degli ingegneri capi di cui alla lettera *e*) del successivo articolo 9;

d) adempie agli incarichi speciali che gli siano affidati dal ministro, e dà parere sulle questioni che gli siano proposte da lui o dai governatori.

L'ispettore superiore, in colonia, ha rango di presidente di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Egli corrisponde direttamente con gli uffici e con i governatori.

Art. 9.

Gli ingegneri capi preposti agli uffici per le opere pubbliche sono incaricati della direzione dei servizi loro affidati, e ne sono responsabili. Essi, oltre ad esercitare le attribuzioni specificate nel presente decreto:

a) dirigono e sorvegliano lo studio dei progetti;

b) curano la regolare esecuzione dei lavori, dando, all'uopo, le occorrenti direttive ai funzionari dipendenti;

c) adempiono a tutti gli incarichi loro conferiti dal Ministero, dal governatore e dall'ispettore superiore;

d) provvedono alla divisione dell'ufficio in sezioni, e vi assegnano il personale che da loro dipende; vigilano su di esso, e adottano i provvedimenti disciplinari compresi nella loro competenza, promuovendo gli altri dal governatore o, per suo mezzo, dal Ministero; accordando al personale dipendente i congedi ordinari;

e) inviano al Ministero e al governatore relazioni bimestrali sull'andamento dei servizi e degli uffici e sullo stato delle opere affidate alla loro gestione.

Gli ingegneri capi corrispondono col governatore, con gli uffici della colonia, con l'ispettore superiore, con le imprese di lavori e, nei casi di urgenza, direttamente col Ministero, dando contemporanea notizia al governatore delle comunicazioni fatte.

Art. 10.

Per decreto del ministro delle colonie, promosso dal governatore, udito il parere dell'ispettore superiore, le attribuzioni e le competenze degli ingegneri capi, a tenore del presente decreto, possono essere, in tutto o in parte, deferite agli ingegneri dirigenti le sezioni distaccate.

Art. 11.

Gli uffici provvedono, entro i limiti della rispettiva competenza stabiliti negli articoli successivi, alla revisione contabile dei progetti e degli atti di collaudo, per mezzo di un funzionario espressamente designato dal capo dell'ufficio. Egli può essere, quando occorra, coadiuvato da altri nell'adempimento di questo incarico; ma è, in ogni caso, personalmente responsabile dell'esattezza dei computi, e deve firmare la clausola revisionale.

La revisione contabile dei progetti e degli atti di collaudo, l'approvazione dei quali è demandata al Ministero, è fatta dallo speciale ufficio tecnico presso il Ministero dei lavori pubblici.

Art. 12.

Il governatore e gli uffici di Governo da lui dipendenti, per la tutela e la vigilanza sulle Amministrazioni locali e, in genere, per tutti gli affari che abbiano carattere tecnico, possono valersi degli uffici per le opere pubbliche e dei singoli funzionari.

Art. 13.

Il governatore presenta ogni anno al ministro il programma dei lavori e delle provviste da eseguire nell'esercizio finanziario; e un preventivo delle diverse categorie di spese attinenti al normale funzionamento degli uffici, alle indennità e altre competenze del personale.

TITOLO II.

Regole di competenza per la gestione dei lavori

Capo I.

Divisione del territorio.

Art. 14.

Il territorio della colonia, per ciò che concerne le regole di competenza tecnica e amministrativa e la gestione dei lavori, è diviso in tre zone:

a) la prima, nella quale hanno vigore, oltre le norme stabilite al titolo I, quelle pel successivo capo 2° del presente titolo;

b) la seconda, nella quale le medesime norme hanno vigore, modificate con le particolari disposizioni del successivo capo 3°;

c) la terza, ove si provvede secondo il disposto dell'art. 34.

Il ministro delle colonie, su proposta del governatore udito l'ispettore superiore, determina con suo decreto il territorio corrispondente a queste tre zone; e quando occorra col medesimo procedimento, ne modifica l'ambito.

Tuttavia, se si tratta di un'opera che si svolga nel territorio di più zone, l'autorità amministrativa competente per l'approvazione può disporre, quando se ne manifesti la convenienza, che essa sia eseguita secondo le norme stabilite per una delle zone nelle quali ricade.

Capo II.

Regola per la prima zona.

Art. 15.

L'approvazione tecnica dei progetti esecutivi spetta:

a) all'ingegnere capo per quelli l'importo dei quali non superi le Lire 50,000;

b) al ministro in tutti gli altri casi, sentito, quando sia prescritto o egli lo giudichi opportuno, il Consiglio superiore dei lavori pubblici o, altrimenti, l'ispettore superiore.

Il ministro, quando lo ritenga utile per l'importanza dei lavori, può avocare a sè l'approvazione dei progetti compresi nella competenza dell'ingegnere capo.

Art. 16.

Il governatore approva, nei riguardi della convenienza amministrativa, i singoli progetti delle opere, quando siano contenuti entro il limite di spesa fissato alla sua competenza dagli ordinamenti in vigore; ne autorizza la esecuzione approvando i relativi contratti, e ne tiene la gestione amministrativa e contabile.

Le medesime facoltà sono esercitate, in tutti gli altri casi, dal ministro.

In circostanze di comprovata urgenza, il governatore può autorizzare l'inizio dei lavori che eccedano la sua competenza, anche subito dopo il deliberamento, salvo a chiedere, entro il più breve termine possibile, la conferma al Ministero.

Qualora ogni indugio sia pericoloso, l'inizio dei lavori può anche essere disposto, sotto la propria responsabilità, dall'ingegnere capo, che ne dà contemporaneo avviso, possibilmente telegrafico, al governatore.

Art. 17.

Gli ingegneri capi possono, quando se ne manifesti la necessità, autorizzare variazioni ed aggiunte ai progetti da essi approvati nei riguardi tecnici, purchè la maggiore spesa non ecceda la somma disponibile per imprevisti e lavori in economia e le variazioni ed aggiunte sian tali da non modificare le condizioni essenziali del contratto.

Qualora si tratti di progetti, ai quali l'approvazione tecnica non sia stata impartita dagli ingegneri capi, tale facoltà può essere da essi esercitata purchè la maggiore spesa non superi, complessivamente, la metà della somma assegnata per imprevisti e lavori in economia, e le variazioni ed aggiunte siano tali da non alterare la sostanza dei progetti medesimi nè le condizioni essenziali del contratto e non eccedano, col loro ammontare totale, la somma di L. 50,000.

Tutte le altre variazioni ed aggiunte, che portino a superare i limiti fissati nei precedenti comma, sono autorizzate: dal governatore, purchè il loro ammontare non ecceda il quarto del progetto principale da lui approvato; o altrimenti dal ministro, sentito, secondo i casi, il Consiglio superiore dei lavori pubblici o l'ispettore.

Il governatore, per le variazioni ed aggiunte comprese nei limiti della sua competenza, può, quando lo ritenga opportuno, promuovere il parere dell'ispettore.

Qualunque sia la natura e l'entità delle variazioni od aggiunte, esse devono sempre risultare da regolare perizia giustificativa; e ne deve esser data immediata comunicazione all'autorità amministrativa che ha approvato il progetto.

Art. 18.

Qualora, durante il corso dei lavori, sorgano contestazioni, alle quali non siano applicabili le norme del precedente articolo, spetta all'ingegnere capo di risolverle, su ricorso dell'impresa, quando il progetto sia stato da lui approvato e l'ammontare dei maggiori compensi concessi non superi quello della somma ancor disponibile per imprevisti al momento della risoluzione.

In tutti gli altri casi, l'ingegnere capo presenta proposte motivate al governatore; il quale, sentito, ove lo ritenga opportuno, il parere dell'ispettore, decide quando il progetto sia stato da lui approvato e la spesa relativa non ecceda il decimo dell'ammontare contrattuale dei lavori; altrimenti ne riferisce al ministro per le sue determinazioni.

Nel calcolare i limiti segnati ai due comma precedenti, si tiene conto, in caso di concessione di sovraprezzi o nuovi prezzi, dell'onere che essi importerebbero applicati non solamente alle quantità dei lavori già inscritte in contabilità, ma anche a quelle da eseguire.

PIOMBO PER CARRI

FIG. 1ª
MODO DI ANNODARE LA CORDICELLA

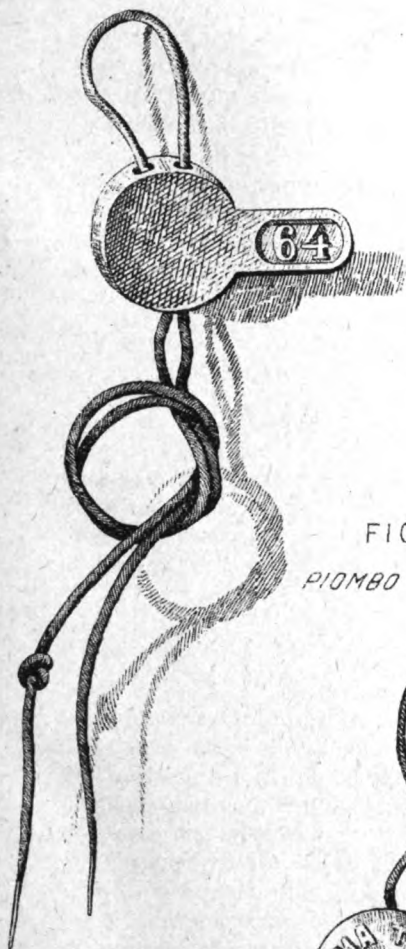



FIG. 2ª
SEZIONE DEL PIOMBO PRONTO PER ESSERE PRESSATO

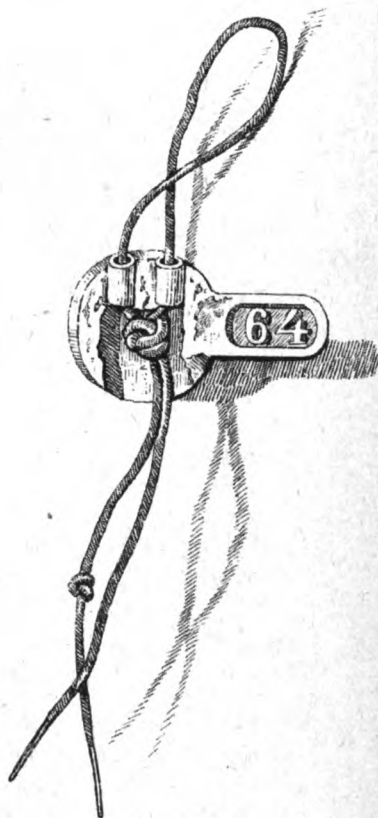
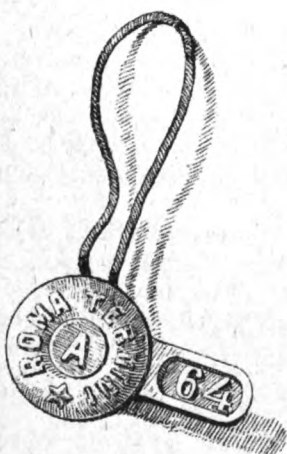



FIG. 3ª
PIOMBO PRESSATO

Le risoluzioni definitive dell'ingegnere capo, del governatore, del ministro, sono comunicate con ordine di servizio all'impresa, che ha obbligo di darvi esecuzione, salvo sempre il diritto di inscrivere le sue riserve nel registro di contabilità.

Art. 19.

Qualora circostanze speciali impediscano temporaneamente che i lavori procedano utilmente e a regola d'arte, l'ingegnere capo può autorizzarne la sospensione.

I verbali di sospensione e quelli di ripresa dei lavori devono essere comunicati all'autorità amministrativa che ha approvato il contratto.

L'ingegnere capo può anche concedere proroghe sino al limite massimo totale di trenta giorni. Quelle per un periodo di tempo maggiore, sono accordate dall'autorità amministrativa che ha approvato il contratto, udito, ove lo creda opportuno, il parere dell'ispettore.

Art. 20.

Entro i limiti d'importo posti al paragrafo *a)* dell'articolo 15, gli ingegneri capi confermano e vistano i certificati di regolare esecuzione rilasciati dai direttori dei lavori, e procedono direttamente ai collaudi delle opere, presentando, in ambedue i casi, motivate proposte, così in merito alle riserve inscritte dall'impresa nel registro di contabilità e nel conto finale, come circa l'applicabilità o non delle clausole penali.

Art. 21.

I governatore approva i collaudi delle opere e provviste, i progetti delle quali siano stati parimente da lui approvati; delibera sulle riserve dell'impresa e sull'applicabilità o non delle clausole penali, sentite le proposte motivate dell'ingegnere capo e, quando lo ritenga opportuno, il parere dell'ispettore.

Qualora, peraltro, la risoluzione della vertenza adottata dal governatore importi una spesa per maggiori compensi che ecceda il limite posto alla sua competenza dall'articolo 18, egli, prima di comunicarla all'impresa, deve chiedere l'assenso del ministro.

Art. 22.

Il collaudo dei lavori i cui progetti siano stati approvati dal Ministero è fatto, quando non sia possibile valersi dell'ispettore durante le

sue visite periodiche in colonia, da uno o più funzionari delegati dal ministro. Questi approva gli atti di collaudo e delibera, udito, quando occorra, il Consiglio superiore dei lavori pubblici o, altrimenti, l'ispettore superiore, sulle riserve e sull'applicabilità o non delle clausole penali.

Art. 23.

Fino a che non sia in altro modo provveduto, per la gestione delle opere pubbliche, per l'ordinamento e il funzionamento interno degli uffici, s'intendono richiamati: il titolo VI della legge sui lavori pubblici, 20 marzo 1865, allegato *F* (capi II e III); i regolamenti che vigono in Italia, in quanto siano applicabili e non contraddicano alle presenti disposizioni ed a tutte quelle che siano state emanate per la Tripolitania e la Cirenaica.

Le attribuzioni e le facoltà che, a tenore delle norme in essi stabilite, spettano al ministro, s'intendono demandate al governatore per i lavori e i contratti la gestione dei quali sia da lui tenuta ai sensi del presente ordinamento. Del pari, i provvedimenti di gestione che competono all'ispettore, s'intendono demandati al governatore o al ministro, secondo che si tratti di appalti ricadenti nella rispettiva competenza.

Capo III.

Regole per la seconda zona.

Art. 24.

Per i lavori da eseguire nella seconda zona, il personale degli uffici o delle sezioni può essere distaccato per decreto del governatore presso i dipendenti uffici di governo. Esso, in tal caso, non costituisce uno speciale ufficio o sezione, ma fa parte integrante dell'ufficio di governo e ne dipende direttamente. Tuttavia, comunica con l'ingegnere direttore dell'ufficio dal quale è distaccato, e dipende anche a lui per tutti i rapporti di servizio disciplinati dal presente ordinamento.

Art. 25.

L'approvazione tecnica dei progetti, l'importo dei quali non ecceda le L. 12.000, spetta al funzionario distaccato, e, quando siano più di uno, al più elevato in grado.

Oltre questo limite di somma, restano ferme le competenze per l'approvazione stabilite all'art. 15.

I progetti approvati nei riguardi tecnici dal funzionario distaccato non sono soggetti alla revisione contabile. Però le liquidazioni finali relative, prima di essere comprese nelle contabilità della colonia, debbono essere rivedute dal funzionario addetto a questo servizio, presso l'ufficio delle opere pubbliche esistente nella sede del governo.

Art. 26.

Il governatore può delegare, in tutto o in parte, ai capi dei dipendenti uffici di governo, le facoltà che gli sono attribuite dal presente ordinamento.

Quando la distanza dei luoghi o altre particolari ragioni non consentano di procedere altrimenti, i capi degli uffici di governo, nei limiti della competenza ad essi delegata e in base alla presentazione di un sommario fabbisogno, possono autorizzare i funzionari distaccati ad eseguire in economia i lavori e le provviste, l'ammontare dei quali non oltrepassi le L. 12,000.

Le spese, eseguite a tenore del precedente comma, sono liquidate dal funzionario distaccato, sotto la sua personale responsabilità, ed approvate dal capo dell'ufficio di governo.

Art. 27.

I funzionari tecnici distaccati possono, quando se ne manifesti la necessità, apportare variazioni ed aggiunte ai progetti da essi approvati, purchè l'importo totale dei lavori e delle provviste, così modificati o accresciuti, non superi il limite di somma posto alla loro competenza dall'articolo 25.

La eventuale maggiore spesa su quella autorizzata e le modificazioni alla sostanza del progetto che si rendessero necessarie, devono essere, però, approvate dall'autorità che ha approvato in linea amministrativa il progetto principale o che ha autorizzato la spesa.

Art. 28.

Qualora si tratti di progetti che non siano stati approvati dal funzionario tecnico distaccato, questi può apportarvi variazioni ed aggiunte, a condizione che la spesa relativa non oltrepassi la metà del limite di competenza assegnato, in materia, dall'art. 17, all'ingegnere capo, e purchè, in ogni caso, non superi le L. 12.000. Qualora, però,

le modificazioni od aggiunte portino anche modificazioni alle condizioni essenziali del contratto o alla sostanza del progetto, esse non possono mandarsi ad effetto senza l'assentimento dell'autorità amministrativa che ha autorizzato i lavori o le provviste, sentito il parere del Consiglio superiore, dell'ispettore o dell'ingegnere capo, a seconda dei casi.

Di tutte le modificazioni od aggiunte, il funzionario tecnico che le ha approvate deve dare immediata notizia all'ingegnere dirigente dai cui dipende.

In tutti gli altri casi, non contemplati nell'articolo o nei comma precedenti, restano ferme le competenze tecniche ed amministrative regolate dall'art. 17.

Art. 29.

Qualora, durante il corso dei lavori, sorgano contestazioni con l'impresa, alle quali non siano applicabili le disposizioni degli articoli 27 e 28, le facoltà attribuite all'ingegnere capo dall'art. 18 possono essere esercitate dal funzionario tecnico distaccato, quando il progetto sia stato da lui approvato.

In tutti gli altri casi, egli rimette gli atti all'autorità amministrativa da cui dipende, affinchè sia provveduto a tenore degli articoli 18 o 26, primo comma.

Art. 30.

Le attribuzioni conferite dall'art. 19 all'ingegnere capo, in materia di sospensione dei lavori o di concessione di proroghe, sono esercitate dal funzionario tecnico distaccato.

Art. 31.

Il funzionario tecnico distaccato accerta la regolare esecuzione dei lavori e delle provviste, i progetti dei quali siano stati da lui approvati in linea tecnica, e ne rilascia i relativi certificati.

L'ingegnere capo può, per il collaudo dei lavori e delle provviste dei quali abbia approvato i progetti, delegare appositamente, sotto la sua responsabilità, un funzionario tecnico.

Quegli che procede al collaudo presenta motivate proposte, così in merito alle riserve inscritte dall'impresa nel registro di contabilità e nel conto finale, come circa l'applicabilità o non delle clausole penali.

Art. 32.

Qualora non vi siano uffici o sezioni per le opere pubbliche, nè funzionari tecnici distaccati, oppure non possa esserne utilmente ed economicamente impiegata l'opera, i lavori e le provviste debitamente autorizzati sono eseguiti a cura degli uffici di governo; i quali, previa autorizzazione del governatore ed entro i limiti di spesa da lui fissati, possono valersi dell'opera di ufficiali del genio militare o di altre armi, ed anche di tecnici privati.

In questo caso dovranno seguirsi, per quanto è possibile, le norme che regolano la esecuzione delle opere pubbliche civili in colonia.

Le erogazioni per tal modo fatte dovranno essere giustificate, sotto la propria responsabilità, dalla persona preposta alla esecuzione dei lavori e delle provviste; e i relativi documenti contabili, debitamente approvati dal capo dell'ufficio di governo, prima di essere compresi nella contabilità della colonia, saranno sottoposti alla revisione secondo l'ultimo comma dell'art. 25.

Art. 33.

Qualora, per evitare sinistri o danni alle opere esistenti, e in ogni caso di forza maggiore o di assoluta urgenza, occorra intraprendere un'opera non preventivamente autorizzata o il cui presumibile costo oltrepassi i limiti di competenza stabiliti dagli articoli 25 e 26, il capo dell'ufficio di governo o, nei luoghi ove tale ufficio non vi sia, il funzionario tecnico ivi distaccato, può disporne l'immediato inizio, dandone contemporaneo avviso al governatore e facendo redigere, appena le circostanze lo consentano, un regolare progetto, il quale deve essere trasmesso all'autorità competente per l'approvazione.

Capo IV.

Regole per la terza zona.

Art. 34.

Nella terza zona, i lavori e le provviste, debitamente autorizzati, sono eseguiti in economia, a cura dell'ufficio di governo o, in sua mancanza, delle autorità a ciò espressamente dal governatore designate. In tal caso si applicano le disposizioni dell'articolo 32.

Nelle ipotesi previste dall'articolo 33, possono essere iniziati anche lavori non preventivamente autorizzati, salvo l'obbligo di chiedere contemporaneamente la conferma al governatore.

Disposizioni finali e transitorie.

Art. 35.

Il Comitato superiore per le opere pubbliche, istituito con il Regio decreto 15 gennaio 1914, n. 76, è soppresso.

Le attribuzioni ad esso affidate dalle vigenti disposizioni sono devolute al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Art. 36.

Per la gestione di stralcio delle provviste e dei lavori, ai quali si provvede con il conto corrente istituito mediante la legge 16 dicembre 1912, n. 1312, il ministro delle colonie assegna al governatore, per ogni esercizio finanziario, in una o più volte, un fondo; dal quale questi preleva, sotto la sua responsabilità, quanto gli occorre per fare pagamenti diretti o aperture di credito e anticipazioni a favore dei funzionari dipendenti. Il ministro provvede a reintegrare tale fondo, rimborsando il governatore delle spese sostenute, in base alla presentazione dei documenti contabili giustificativi.

Art. 37.

Per decreto del ministro sarà provveduto a quanto occorra per l'attuazione del presente ordinamento.

Con le stesse forme, il limite di spesa richiamato nel 1° comma dell'art. 16 può essere diversamente stabilito secondo le zone in cui i lavori e le provivste debbono eseguirsi, e possono anche essere modificati i limiti di competenza stabiliti agli articoli 7, lettera b), 15, 17, 18, 25, 27, 28 e 29.

Visto, d'ordine di S. A. R. il Luogotenente Generale di Sua Maestà il Re:

Il ministro delle colonie

MARTINI.

Decreto-legge luogotenenziale, 23 *dicembre* 1915, *n.* 1894, *col quale viene istituita una Giunta speciale presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici per opere pubbliche nelle colonie* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il Nostro decreto 18 novembre 1915, n. 1625, col quale si stabiliscono economie nelle spese delle varie Amministrazioni dello Stato;

Visto il decreto Luogotenenziale 23 dicembre 1915, n. 1979, sull'ordinamento del servizio delle opere pubbliche nella Tripolitania e nella Cirenaica;

Visto il testo unico delle leggi sull'ordinamento del R. Corpo del genio civile approvato con R. decreto 3 settembre 1906, n. 522, modificato con le leggi 9 luglio 1908, n. 403 e 13 luglio 1911, numero 774;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col ministro delle colonie;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, 17 febbraio 1916, n. 39.

Art. 1.

I progetti e gli affari relativi alle opere pubbliche nelle colonie, quando, a termini delle disposizioni vigenti, non debbano essere esaminati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici in adunanza generale, sono sottoposti, invece che alle singole sezioni competenti, ad una Giunta speciale permanente, presieduta da un presidente di sezione e composta di sette membri del Consiglio stesso, compreso l'ispettore superiore per le opere pubbliche della Libia, e del direttore generale che sovraintende al servizio delle opere pubbliche nel Ministero delle colonie, il quale a tal fine è aggregato al Consiglio.

Art. 2.

I membri del Consiglio superiore da chiamare a far parte della Giunta sono scelti fra i componenti le varie sezioni, la loro assegnazione alla Giunta è fatta con decreto Reale su proposta del ministro dei lavori pubblici di concerto con quello delle colonie.

Alle sedute della Giunta, ed eventualmente a quelle del Consiglio in adunanza generale, possono dal presidente del Consiglio stesso, su richiesta del ministro delle colonie, esser chiamate ad intervenire con voto consultivo, per determinati affari, persone di riconosciuta competenza scientifica o tecnica.

Le funzioni di segretario della Giunta sono esercitate da uno dei segretari di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Art. 3.

Alla Giunta sono estese, in quanto siano applicabili, le disposizioni del testo unico delle leggi sull'ordinamento del Corpo Reale del genio civile, approvato con R. decreto 3 settembre 1906, n. 522, e modificato con legge 9 luglio 1908, n. 403, e quelle del regolamento sull'ordinamento interno del Consiglio superiore dei lavori pubblici, approvato con R. decreto 16 settembre 1906, n. 541.

Art. 4.

Il presente decreto avrà effetto dal 1° gennaio 1916 e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando, a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 dicembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CIUFFELLI — MARTINI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 30 *gennaio* 1916, *n.* 103, *relativo al sequestro di beni mobili contro i sudditi ottomani, durante lo stato di guerra* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
In forza dei poteri conferiti al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 febbraio 1916, n. 36.

Ritenuta la necessità di adottare provvedimenti circa i valori dei sudditi ottomani in Italia in ritorsione delle misure adottate dal Governo ottomano contro i cittadini italiani;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del guardasigilli, ministro segretario di Stato per gli affari di grazia e giustizia e dei culti, di concerto con quello degli affari esteri, e con quello delle colonie;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono dichiarati sottoposti a sequestro presso i detentori il numerario, i titoli di credito, gli oggetti preziosi e le merci, che risultino di spettanza dei sudditi dell'Impero ottomano, anche quale cessionari e giratari, e che si trovino presso le Casse di risparmio, i Monti di pietà, le Banche od ogni altro Istituto pubblico o privati, che ricevono in deposito o in pegno valori o merci.

Le cessioni le girate e in genere il passaggio a qualsiasi titolo della proprietà dei detti valori sono nulli, se non sia provato che il passaggio stesso abbia avuto luogo regolarmente prima della data del presente decreto.

Art. 2.

Gli Istituti ed i privati detentori dei valori, indicati nell'articolo precedente, debbono, entro dieci giorni dalla pubblicazione del presente decreto, denunciare all'Intendenza di finanza i valori di cui sieno in possesso, indicando i nomi degli aventi diritto, la natura, l'ammontare del credito, dei depositi e pegni, nonchè il quantitativo e il genere delle merci, trovantisi nei depositi. Entro lo stesso termine, dovranno, con l'intervento di un rappresentante dell'Intendenza di finanza sigillare le cassette chiuse, contenenti depositi, redigendo verbale da trasmettersi all'Intendenza di finanza.

Le merci deperibili potranno essere vendute a mezzo di pubblici mediatori, secondo i regolamenti dei singoli Istituti, o, in mancanza, a norma dell'art. 68 del Codice di commercio, e il prezzo depositato nella Cassa depositi e prestiti col vincolo di cui all'art. 1.

I titoli e i valori ricevuti in pegno potranno essere venduti alla scadenza e le somme eccedenti il credito del pignoratario saranno impiegate nei modi indicati nell'alinea precedente.

Art. 3.

È proibita la restituzione agli aventi diritto dei valori e delle somme indicate negli articoli precedenti senza l'autorizzazione del prefetto della Provincia.

Le deliberazioni del prefetto non saranno suscettibili di alcun ricorsi nè in via amministrativa nè in via giudiziaria.

Art. 4.

Il presente decreto entrerà in vigore dalla data della sua pubblicazione della *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Esso potrà essere esteso alle colonie con decreto dei governatori locali, previa autorizzazione del ministro delle colonie.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di ossservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 gennaio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

Salandra — Orlando — Sonnino
Martini.

Visto, *Il guardasigilli*: Orlando.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi e della Croce Rossa è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di gennaio 1916 la somma di L. 108,000, di cui L. 36,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al sig. presidente del Comitato centrale della Associazione Italiana della Croce Rossa, il quale ha acconsentito che L. 900 siano versate all'Opera dello « scalda-rancio », e L. 72,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori Prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per i mesi dal luglio 1915 al gennaio 1916 la somma di L. 816.000.

Ordine di servizio N. 30. (P.).

Rappresentanza del personale.

In seguito alla cessazione dalla carica di delegato della 26ª categoria del personale per le circoscrizioni di Venezia e Bologna da parte del capo stazione di 1° grado signor Marin Salvatore, in dipendenza del suo esonero dal servizio con decorrenza 1° marzo 1916, e mancando il delegato supplente, si stabilisce, in applicazione dell'art. 24, ultimo capoverso, del regolamento approvato

con decreto ministeriale del 20 maggio 1911, che, a datare dal 1° marzo p. v., gli agenti della categoria 26ª appartenenti alle circoscrizioni di Venezia e Bologna, per comunicare col proprio rappresentante, abbiano a rivolgersi al delegato della finitima circoscrizione di Milano signor Pettinelli cav. Vittorio, capo stazione principale a Brescia.

Distribuito ai capi stazione principali e di 1° grado dei compartimenti di Venezia e Bologna.

Ordine di Servizio N. 31. (C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Mandela-Subiaco. - Aumenti di tariffa.

A principiare dal 1° marzo 1916, in seguito agli aumenti di tariffa ammessi pel servizio interno della ferrovia Mandela-Subiaco, pei trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia stessa saranno da osservarsi le disposizioni seguenti:

a) *Viaggiatori a tariffa ordinaria.*

L'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze disporrà in tempo utile per la modificazione dei prezzi dei biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa esistenti in fornitura alle stazioni ed agenzie interessate.

b) *Bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.*

Nel prospetto allegato N. 1 al presente ordine di servizio sono indicate le nuove quote e le rispettive tasse minime relative al percorso sulla ferrovia Mandela-Subiaco pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.

Tale prospetto sostituisce quello N. 17 di cui alla pagina 33 dell'allegato N. 5 all'ordine di servizio N. 171/1913.

e) *Concessioni speciali e trasporti militari per viaggiatori e bagagli.*

Nella parte « Avvertenze » dell'allegato *A* al « Prontuario dei servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari, edizione 1° luglio 1913 », alla pagina 10 di contro all'indicazione della Società Anonima esercente la ferrovia Mandela-Subiaco, modificare come segue le tasse minime:

BAGAGLI - Tassa minima per spedizione.

L. 0,80 per la concessione speciale A,

L. 0,60 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo,

L. 0.55 per la concessione speciale *B* e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Nell'allegato *B* al detto prontuario, tutti i prezzi delle tariffe: speciale per operai, militari e per bagagli relativi alle stazioni della ferrovia suddetta sono da sostituirsi con quelli indicati nell'unito prospetto allegato n. 2.

Le stazioni e le agenzie che fossero fornite di biglietti a destinazione fissa delle suddette tariffe ridotte, dovranno versarli all'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze ed in loro vece distribuire biglietti a percorso facoltativo, salvo a richiedere nuove serie a destinazione fissa qualora le vendite lo giustificassero.

d) *Trasporti di merci a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria.*

Per i trasporti di merci a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia Mandela-Subiaco dovranno essere applicati, per il percorso della detta Ferrovia, i seguenti aumenti di tariffa:

aumento del 6 per cento per i trasporti a grande velocità;

aumento del 3 per cento per i trasporti a piccola velocità accelerata ed ordinaria.

Tali aumenti, che sono da applicarsi anche pei trasporti effettuati in base alle Concessioni Speciali ed al Regolamento pei trasporti militari, saranno da riscuotersi suppletivamente in base alle stesse tabelle pubblicate dalla Società Veneta e distribuite con l'Ordine di servizio N. 118-1915.

Essi dovranno computarsi sull'importo totale delle tasse di porto spettanti alla ferrovia Mandela-Subiaco, compresi i diritti fissi, escluse però le tasse accessorie, come: pesatura, provvigione sulle spese anticipate, nolo copertoni, uso della gru, ecc.

La metà del diritto fisso da attribuirsi alle stazioni della ferrovia Mandela-Subiaco sarà da computarsi:

1) *pei trasporti senza vincolo di peso*

in L. 1,046 a tonnellata per le merci delle prime cinque classi;

in L. 0,625 a tonnellata per le merci delle ultime tre classi;

2) *pei trasporti a carro completo*

in L. 0,791 a tonnellata per le merci ascritte a tariffe aventi il diritto fisso di L. 1,5965;

in L. 0,625 a tonnellata per le merci ascritte a tariffe aventi il diritto fisso di L. 1,2618;

in L. 0,281 per ogni tonnellata di mobilia o di masserizie caricate nei furgoni (speciale III serie E);

3) *pei trasporti a tariffa militare*

in L. 0,523 per tonnellata.

Per ogni operazione di carico o scarico eseguita dalle parti nelle stazioni predette, sarà da accordarsi l'abbuono di L. 0,48 per tonnellata, in luogo di quello di L. 0,51.

I diritti fissi, poi, che nelle tariffe sono già diminuiti delle quote relative alle accennate operazioni perchè obbligatorie per le parti, dovranno essere aumentati, rispetto alle stazioni medesime, di L. 0,0260 per tonnellata e per ogni operazione.

Le disposizioni di cui il presente punto avranno effetto per i trasporti accettati dal 1° marzo 1916 in poi.

In relazione a quanto precede, a pag. 108 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » dovranno essere fatte le aggiunte di cui l'Allegato N. 3 al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato n. 1 all'Ordine di servizio N. 31-1916.

Ferrovia Mandela-Subiaco

Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi è limitat[o] alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazion[i] interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Mandela alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi sciolti (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Anticoli Roviano. .	8	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	8.935	0.45	0.45
Marano Agosta . .	13	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.50	0.55	0.60	0.70	6.394	0.45	0.45
Rocca Canterano . .	18	0.45	0.45	0.45	0.45	0.50	0.60	0.65	0.75	0.85	0.95	8.853	0.50	0.45
Subiaco	23	0.45	0.45	0.45	0.50	0.60	0.70	0.80	1.00	1.10	1.20	11.312	0.60	0.45

(1) Tassa minima: - Bagagli per spedizione L. 0.45, Cani: per spedizione L. 0.45; Velocipedi, per macchina L. 0.45.

Allegato N. 2 all'Ordine di servizio n. 31-1916.

Prezzi da riscuotersi per il percorso della Ferrovia Mandela-Subiaco pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari.

STAZIONI	Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
		pei trasporti soggetti a bollo			pei trasporti esenti da bollo			Base per tonnellata	
	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a bollo	pei trasporti esenti da bollo
1	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Anticoli - Roviano	0.30	0.30	0.25	0.20	0.30	0.25	0.20	1.967	1.916
Marano Agosta	0.45	0.45	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	3.197	3.114
Rocca Canterano	0.60	0.60	0.45	0.35	0.60	0.45	0.35	4.427	4.312
Subiaco	0.75	0.80	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40	5.656	5.510

Allegato n. 3 all'Ordine di servizio n. 31-1916.

A pag. 108 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza- edizione 1° aprile 1915 » sono da farsi le seguenti aggiunte:

Tariffe applicabili - *a*) Nel primo capoverso depennare le parole « N. 310 del 13 aprile 1911 »;

b) In fine al punto aggiungere il seguente Notabene:

« N. B. — Per i trasporti di merci a grande velocità ed a « piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo « con la ferrovia Mandela-Subiaco devono essere applicati, per il « percorso della detta ferrovia, i seguenti aumenti di tariffa:

« aumento del 6 per cento per i trasporti a grande velocità;

« aumento del 3 per cento per i trasporti a piccola velocità « accelerata ed ordinaria.

« Gli aumenti stessi, che sono da applicarsi anche pei tra- « sporti effettuati in base alle Concessioni speciali ed al Regola- « mento pei trasporti militari, sono da riscuotersi suppletivamente « in base ad apposite tabelle.

« Essi si devono computare sull'importo totale delle tasse di « porto spettanti alla ferrovia Mandela-Subiaco, compresi i diritti « fissi, escluse però le tasse accessorie, come: pesatura, provvigione « sulle spese anticipate, nolo copertoni, uso della grue, ecc. ».

Diritto fisso - Dopo il primo capoverso aggiungere:

La metà del diritto fisso da attribuirsi alla ferrovia Mandela-Subiaco è da computarsi:

1) per i trasporti senza vincolo di peso:

— in L. 1,046 a tonnellata per le merci delle prime cinque classi;

— in L. 0,625 a tonnellata per le merci delle ultime tre classi;

2) per i trasporti a carro completo:

— in L. 0,791 a tonnellata per le merci ascritte a tariffe aventi il diritto fisso di L. 1,5965;

— in L. 0,625 a tonnellata per le merci ascritte a tariffe aventi il diritto fisso di L. 1,2618;

— in L. 0,281 per ogni tonnellata di mobilia o di masserizie caricate nei furgoni (speciale III serie E).

Carico e scarico - Alle parole « viene concesso l'abbuono di L. 0,51 per tonnellata » sostituire quelle: « viene concesso l'abbuono di L. 0,484 per tonnellata ».

Ordine di servizio n. 32. (C.).

Viaggi dei parenti poveri di militari gravemente infermi.

(Vedi ordine di servizio n. 259-1915).

Con richiamo al punto 2° delle norme impartite con l'ordine di servizio n. 259-1915, riguardanti la concessione dei viaggi gratuiti ai parenti poveri che devono recarsi a visitare militari di terra o di mare ammalati o feriti ricoverati negli espedali militari territoriali e di riserva, avvertesi che nei casi particolarmente gravi è consentita l'effettuazione del viaggio di andata anche coi treni direttissimi *che portano la 3ª classe*, alla condizione che nell'invito a visitare l'infermo, fatto dall'Autorità medico-militare (punto 1° delle anzicitate nome), figuri la seguente autorizzazione:

« Ammettesi viaggio andata con direttissimi ».

Non è in ogni caso consentito l'uso dei treni direttissimi nei viaggi di ritorno dagli espedali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Circolare N. 18. (C. M.).

Divieti d'esportazioni delle merci.

(Vedi ordine di servizio n. 270-1914 e circolari n. 121-1914, 15, 26 e 52-1915).

Si riproduce nella presente circolare l'elenco (testo unico) delle merci di vietata esportazione pubblicato nella prima parte del bollettino ufficiale N. 4 del 27 gennaio 1916 come parte integrante del decreto luogotenenziale N. 15 del 2 stesso mese.

Al detto elenco, allegato A, si fa seguire altro elenco, allegato B, indicante tutte le merci delle quali, in eccezione ai divieti, le dogane sono state autorizzate a consentire direttamente l'esportazione, con o senza restrizioni secondo le destinazioni, esclusi sempre i paesi nemici.

Poichè scopo del Ministero delle finanze nel compilare l'elenco A è stato soltanto quello di riunire in una unica pubblicazione, per facilitarne l'osservanza, i vari divieti di esportazione finora emanati con molteplici decreti reali e luogotenenziali, così, salvo quanto è detto in appresso per i trasporti diretti alla Svizzera, rimangono ferme per tutto il resto le disposizioni già impartite per l'accettazione di trasporti in destinazione dell'estero, di cui alla circolare N.° 52-1915 ed alle precedenti pubblicazioni accennate nella medesima, con la sola avvertenza che le merci nominate nell'elenco B sono da accettarsi in tutti i casi in esso specificati, *senza esigere la presentazione di speciali permessi delle dogane o del Ministero delle finanze.*

Per i trasporti di merci destinati alla Svizzera rimangono pure ferme le disposizioni impartite con la circolare N. 89-1915, con l'aggiunta delle disposizioni particolari esposte di contro ad ogni singola voce nel detto elenco B, restando inteso che quelle merci, che nell'elenco stesso non sono contrassegnate con l'asterisco, possono entrare in Svizzera liberamente e cioè senza che occorra la presentazione di alcuno speciale permesso, salvo sempre le particolari disposizioni di cui sopra è detto.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 15, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai controllori del materiale.*

Allegato alla circolare n. 18-1916.

A

Elenco delle merci di vietata esportazione

Acciaio di qualsiasi sorta in pani, masselli, laminato, trafilato, in molle, ecc.

Accumulatori elettrici.

Acetanilide

Acetati

Acetilene.

Aceto

Acetone.

Acidi grassi.

Acido acetico.

» acetilsalicilico (aspirina).

» azotidrico.

» benzoico.

» borico.

» bromidrico.

» butirrico.

» carbonico.

» citrico.

» cloridrico.

» cromico.

» fenico.

» forsforico.

» gallico.

» lattico.

» margarico.

» nitrico.

» oleico.

Acido ossalico.

» picrico.

» pirogallico.

» pirolegnoso

» salicilico.

» solforico

» solforoso.

» stearico.

» tannico.

» tartarico.

» timico (timolo)

» tribromofenico (bromolo).

» valerianico.

Aconito, preparazioni ed alcaloidi.

Acqua ammoniacale

Acqua forte

Acqua ossigenata.

Acqua ragia

Acqua regia.

Acque gliceriche.

Acque medicinali.

Adrenalina.

Aeroplani, loro parti ed accessori.

Aerostati e dirigibili, loro parti ed accessori.

Affusti da cannoni.

Agave (filamenti).

Aghi, compresi quelli da far maglie.

Aglio.

Agrumi (anche in acqua salata) e loro derivati.

Airolo (jodo timolo).

Albumina.

Alcaloidi.

Alcool amilico, etilico, metilico, anche greggi.

Alcoolati e alcooliti medicinali.

Aldeide etilica, formica e cumarica.

Alfa (filamenti).

Alipina

Alizarina artificiale e naturale.

Allume ammoniacale, di cromo, di ferro potassico e di qualsiasi altra sorta.

Allumina pura, anidra, idrata.

Alluminati di potassio e di sodio.

Alluminio e sue leghe col rame, greggio, in massa, in piastre fuse, in fili, in pani, fogli, lamiere, tubi e verghe.

Aloe (filamenti).

Aloe (sugo).

Alumnolo.

Alzi per cannoni, per fucili e per armi da fuoco in genere.

Amalgame.

Ambroina.

Amianto, anche in polvere.

Amido di qualsiasi materia, comune, fino, in pasta, abbrustolito, o comunque preparato

Amilene.

Ammoniaca e suoi composti.

Analgene.

Ancore di ferro o di acciaio.

Ancusa e Ancusina

Anetolo.

Anguille fresche o comunque preparate.

Anidride acetica, antimoniosa, benzoica, solforica e solforosa.

Anilina e suoi sali

Anitre domestiche e selvatiche.

Antimoniato di potassio.

Antimonio crudo ed allo stato metallico e sue leghe, compresa la lega anti-friction.

Antiseptolo.

Antisettici.

Antracite

Apatite.

Apiolo

Apparecchi ortopedici e protetici.

Apparecchi da palombaro.

Apparecchi di qualunque specie e per qualsiasi uso industriale costruiti in tutto o in parte di materie di vietata esportazione

Apparecchi scientifici di qualsiasi specie, compresi quelli telefonici, telegrafici e radiotelegrafici, loro parti staccate ed accessori.

Arachidi o pistacchi di terra.

Arancini secchi.

Arcioni da basti e da sella.

Argento greggio, in polvere, in verghe, trafilato, cilindrato, battuto in fogli, ecc.

Argentone o argentano.

Aristolo.

Armi bianche o da fuoco di qualsiasi specie e materia, loro parti e accessori.

Armi e strumenti da guerra in genere, loro parti ed accessori.

Arseniati di alcaloidi.

Arseniato di bismuto, di mercurio, di potassio, di sodio ed altri non nominati.

Arsenico e suoi composti.

Arseniti.

Asbesto.

Asfalto o bitume giudaico.

Asini.

Assafetida.

Attrezzi ed apparati per la navigazione.

Attrezzi ed apparecchi d'aereonautica.

Attrezzi militari di qualunque specie e generalmente tutto ciò che, senza manipolazioni, può servire ad immediato armamento marittimo e terrestre.

Attrezzi ordinari per l'agricoltura ed arti in genere.

Automobili ed autocarri, loro parti ed accessori.

Avanzi di amido.

Avanzi ammoniacali della produzione del gas.

Avanzi di barbabietole.

Avanzi bituminosi o peciosi provenienti dalla distillazione degli olii minerali.

Avanzi di candele.

Avanzi di carbon fossile.

Avanzi di cordami.

Avanzi di corna, di ossa, e di altre materie affini.

Avanzi della distillazione dei cereali.

Avanzi della distillazione delle trementine.

Avanzi di estratti di legni da tinta, o altre specie tintorie, atti a servire ancora per la tintoria.

Avanzi della fabbricazione dell'acido nitrico col nitrato sodico.

Avanzi della fabbricazione dell'acido solforico.

Avanzi della fabbricazione dell'amido.

Avanzi della fabbricazione della birra.

Avanzi della fabbricazione della pasta di legno col processo dei solfiti.

Avanzi della fabbricazione del sapone.

Avanzi della fusione del piombo.

Avanzi della germinazione dell'orzo.

Avanzi di gomma elastica e guttaperca.

Avanzi della lavorazione dei metalli e di lavori di metallo.

Avanzi di lavori di amianto buoni a servire come amianto greggio.

Avanzi di melazzo.

Avanzi di pelli conciate buoni per qualche lavoro.

Avanzi di sughero.

Avanzi di sughi tannici esauriti.

Avanzi di tartaro.

Avanzi di tessuti gommati buoni per ricavarne la gomma.

Avena.

Avorio vegetale.

Azotati.

Baccelli per tinta e per concia.

Bacini galleggianti.

Baderne.

Balata.

Balsami naturali, artificiali, medicinali e simili.

Barbabietole fresche, secche o tostate.

Barite anidra, caustica, idrata e ossigenata.

Baritina.

Bassi prodotti della macinazione dei cereali.

Basti.

Bastimenti, barche, battelli e galleggianti di ogni specie, anche se destinati alla navigazione fluviale, di laghi e lagune.

Bauxite.

Belladonna, suoi preparati ed alcaloidi.

Benzilina.

Benzoati.

Benzina.

Benzolo.

Benzonaftolo.

Berretti, per equipaggiamento militare, compresi gli elmetti di sughero per truppe coloniali.

Bestiame bovino, ovino, caprino.

Biacca.

Biancheria.

Bianco di barite.

Bianco di bismuto.

Bianco di zinco.

Bicarbonato di potassio e di sodio.

Bicicli e tricicli, loro parti ed accessori.

Bicloruri.

Bicromato di potassio, di calcio, di sodio e di mercurio.

Biioduri.

Binari smontati per ferrovie portatili.

Binocoli, telescopi, cronometri ed ogni sorta di strumenti nautici.

Biossalati.

Biossidi.

Birra.

Biscotti da tè.

Biscotto di mare.

Bismuto allo stato metallico e suoi sali

Bisolfati.

Bisolfiti.

Bisolfuri.

Bisso.

Bitartrato di potassio.

Bitumi fluidi, semi-fluidi e solidi.

Blenda.

Boghead.

Bombole per liquidi e gas compressi.

Borace e boracite.

Borati.

Boro.

Borol.

Boronatrocalcite.

Borra di lana e di pelo.

Borracce.

Botti e barili anche disfatti, tanto nuovi che usati.

Bottoni.

Bozzima.

Brai.

Brillantina per apparecchio di tessuti.

Bromati.

Bromo.

Bromocanfora.

Bromoformio.

Bromolo.

Bromuri.

Bronzo.

Bronzo d'alluminio.

Bucce di arancio, di cedro, di limone e loro varietà.

Budella e vesciche fresche, salate, secche o preparate in cordicine per uso della chirurgia.

Bufali.

Burro di cacao.

Burro di cocco.

Burro di dica.

Burro di illipé.

Burro naturale e artificiale.

Burro di noci moscate.

Burro di palma.

Butirrato di amile, di etile e di metile.

Cacao in grani, infranto, macinato, in pasta, in polvere.

Cacciagione.

Cacciù.

Cacodilato di sodio e derivati cacodilici.

Cadmio.

Caffè naturale e falso.

Caglio.

Calamina.

Calamita naturale.

Calcare bituminoso.

Calce cotta o viva e calce idraulica.

Calciocianamide.

Calcopirite

Caldaie per macchine a vapore, per termosifoni e per altri usi.

Calibri e stampi per cartucce e proiettili.

Calzature di qualsiasi specie e materia.

Canapa.

Canapoli

Candele.

Canditi.

Canfino.

Canfora.

Canne, giunchi e vimini.

Cannella.

Cantaride e suoi preparati.

Caolino, comprese le argille figuline.

Caoutchouc e sue varietà.

Capecchio.

Capperi.

Capsico, olio e resina.

Capsule esplodenti.

Caramello.

Caratteri da stampa.

Carbonati.

Carbon fossile agglomerato in formelle.

Carbon fossile, di torba, coke e carbone di legna.

Carboni per forni elettrici, per elettrodi di uso industriale, per lampade elettriche, per pile elettriche, per spazzole di macchine dinamo-elettriche e per altri usi.

Carburo di calcio.

Carni fresche, congelate, affumicate, salate, insaccate, marinate, in scatole o in qualsiasi altro modo preparate o conservate.

Carrelli di ferro per trasporto di materiali, anche se destinati a scorrere su rotaie.

Carrelli per locomotive e vagoni.

Carri da strade comuni, loro parti ed accessori.

Carri da strade ferrate e da tramvie, loro parti ed accessori.

Carrozze da strade ferrate e da tramvie, loro parti ed accessori.

Carrube.

Carta monetata.

Carta d'ogni specie, compresa quella paraffinata, cerata, foggiata in buste o preparata per la fotografia.

Carte geografiche, topografiche e marine.

Carte e piani di qualsiasi regione compresa nel territorio di uno dei belligeranti o nelle zone delle operazioni militari nella scala di 1/250.000, o in scale maggiori, nonchè le riproduzioni in qualsiasi scala di tali piani o carte eseguite per mezzo della fotografia o con qualsiasi altro procedimento.

Cartoni, compresi quelli di amianto e quelli incatramati.

Cartucce cariche e vuote.

Cartuccere.

Cascami e borra di lana.

Cascami di canapa, di cotone, di lino, di juta e di altri vegetali filamentosi, di qualsiasi specie.

Cascara sagrada.

Caseina.

Cassia in polpa.

Cassia fistula, in baccelli o naturale.

Cassia lignea.

Cassiterite.

Castagne, fresche e secche.

Castoreo.

Catecù.

Catrame.

Cattù di Laval.

Cavalli.

Cavi, cordoni, cordoncini e fili per impianti elettrici, telegrafici e telefonici.

Caviale.

Celloidina.

Celluloide grezzo, in fogli, fili, verghe, bastoni, tubi, ritagli, avanzi, ecc.

Cellulosa.

Cementi.

Ceneri e farine di ossa.

Ceneri di legno, vive, ricotte o crivellate.

Ceneri d'orefice.

Ceneri di piombo, di stagno e piombo, di rame, di stagno, di zinco.

Ceneri di pirite.

Ceneri di varech ed altre simili.

Cera carnauba, cera minerale e cera vegetale.

Cereali.

Ceresina.

Cerio.

Cerolite.

Cerusa.

Chassis per automobili ed autocarri.

Chermes.

Chiara d'uovo, disseccata o liquida.

Chinino, suoi sali e preparati.

Chinolina.

Chiodi di garofani.

Cianuri.

Cicoria fresca, secca e preparata.

Cigne per trasmissioni.

Cinabro di antimonio e di cromo.

Cinabro naturale.

Cioccolata.

Cipolle.

Citrati, compreso il citrato di magnesia effervescente.

Cloralio.

Clorati.

Cloridrati.

Cloriti.

Cloro.

Cloroformio.

Cloruri.

Cobalto.

Coca e sue preparazioni.

Cocciniglia

Cocco (filamenti).

Coccole per tinta e per concia.

Colcotar.

Colla d'amido, di glutine e colla vegetale.

Colla navale o vischio marino.

Colla di pesce, vera o falsa.

Colladina

Collodione.

Colofonia.

Colori di ogni sorta.

Concimi chimici.

Confetti da rinfreschi e medicinali.

Conserva di pomodori.

Conserve alimentari preparate con prodotti di vietata esportazione o contenenti tali prodotti in qualsiasi proporzione.

Coperte di cotone, di lana, di borra di lana e di pelo.

Copertoni per merci e veicoli.

Coprah.

Cordami, corde, cordicelle e spago.

Corde e cordami isolanti o lubrifiacanti.

Corde da minatori.

Corde spinose per siepi (trefolo).

Corindone naturale e artificiale.

Corna e materie affini greggie.

Corozo.

Cotone in bioccoli e in massa.

Cotone fulminante.

Cotone idrofilo, in ovatte, o preparato con sostanze antisettiche per medicare ferite.

Cremor di tartaro.

Creolina.

Creosoto.

Cresolo e suoi preparati.

Crino.

Criolite.

Cromati.

Cromite o ferro cromato.

Cromo.

Crusca e cruschello di cereali e granaglie.

Datteri freschi e secchi.

Dégras.

Dermatolo.

Dermolo.

Destrina.

Detonatori.

Diamanti greggi, per uso industriale.

Digitalina.

Dinamite.

Disinfettanti.

Doghe per botti.

Dolci.

Durra.

Ebanite in masse, lastre, verghe, ecc.

Elituretano.

Elmitolo.

Ematina.

Ematite greggia.

Emetico.

Emetina e suoi sali.

Erbe commestibili.

Erbe medicinali.

Erbe per tinta e per concia.

Ergotina.

Erica (rami).

Eringio (teste e radiche).

Esalgina.

Essenze in genere per motori.

Estratti coloranti, liquidi e solidi.

Estratti tannici, liquidi e concreti.

Estratto di caffè.

Estratto di carne.

Etere.

Etiope marziale.

Eucaina.

Eudossina.

Eurofene.

Fanali, lanterne e lampade di ogni specie per segnalazioni, proiezioni, ecc.

Farina fossile.

Farine e farinette di cereali, granaglie, legumi, castagne, ecc., tanto commestibili che per l'alimentazione del bestiame.

Farine di semi oleiferi.

Fecce di vino.

Fecole.

Fenati.

Fenilidrazina.

Fenolftaleina.

Fenolo.

Fermenti di qualsiasi specie.

Ferri da cavalli e materiali di mascalcia.

Ferro e acciaio laminati, battuti, tirati in fili e tubi.

Ferro elettrolitico.

Ferro greggio in masselli, lingotti e pani.

Ferro in rotaie per ferrovie e tramvie.

Ferrocianuri.

Ferrocromati.

Ferrovie portatili, compresi i binari ed i carrelli.

Ferruggine.

Fiammiferi.

Fibra tagal.

Fichi secchi.

Fieno.

Filaccie

Filati di canapa, di cotone, di juta, di lino e di altri vegetali filamentosi.

Filati di lana e di pelo.

Filati di roccadino o filaticcio.

Filiere con diamanti.

Finimenti per bestie da tiro e da soma.

Fiori medicinali.

Fiori per tinta e per concia.

Fiori di zafferano.

Fluosilicati.

Fluossalati.

Foglie medicinali.

Foglie per tinta e per concia

Foraggi di qualsiasi specie.

Formaggi.

Formalina e formaldeide.

Formelle combustibili di qualsiasi materia.

Formiati.

Fornimenti per calzature.

Fornimenti da tiro.

Fosfati.

Fosfiti.

Fosforo e suoi derivati.

Fosfuri.

Frutte medicinali.

Frutte di qualsiasi specie, fresche, secche o comunque preparate, compresi i frutti oleiferi.

Frutte per tinta e per concia.

Fucine portatili.

Fulmicotone e fulminati.

Galena.

Gallati.

Gambier.

Gazolina.

Gelatine alimentari.

Gelatine esplosive.

Gelatine minerali lubrificanti

Gelatine, soluzioni e altri preparati contenenti gomma elastica.

Generi medicinali.

Genziana e sue preparazioni.

Gesso preparato, macinato o calcinato.

Ghisa in getti greggi o comunque lavorati.

Ghisa in pani e rottami.

Giallo d'uova disseccato e liquido.

Giberne.

Giunchi.

Giusquiamo e sue preparazioni.

Glicerina.

Glicerofosfati.

Glicerolati.

Glucosio.

Glutine.

Gomene di qualsiasi materia.

Gomma elastica, greggia, anche rigenerata, e suoi surrogati.

Gomme.

Grafite naturale, artificiale e prodotti a base di grafite come Oildag, Aquadag, Waterdag, ecc.

Granaglie.

Grano.

Grassi animali in genere.

Grassi minerali.

Grassi vegetali e di resina.

Guajacolo.

Guanti di lana e di feltro per uso militare.

Gusci di cacao, di ghiande, di quercia, di mandorle, di noci, ecc.

Guttaperca.

Idrargirio.

Idrastis canadensis

Idrati.

Idrochinone.

Idroclorati.

Idrolati medicinali.

Idroplani, loro parti ed accessori.

Idrossidi.

Inchiostro.

Indaco naturale e sintetico.

Inneschi.

Jodati.

Jodio.

Iodoformio.

Jodoformogene.

Jodolo.

Joduri.

Ipecacuana.

Ipocloriti.

Ipofosfiti.

Iposolfiti.

Isonaftolo.

Ittiolo.

Juta.

Kapok.

Kermes.

Kienol.

Kieserite

Laccamuffa.

Lacche di ogni specie.

Lampade elettriche, loro parti ed accessori.

Lana greggia, lavata, tinta, ecc.

Lana di legno.

Lana meccanica.

Lana di pino.

Lanolina.

Lardo.

Lastre preparate per la fotografia.

Latta.

Lattati.

Latte fresco, sterilizzato, concentrato, in polvere o comunque preparato.

Lattofenina.

Lattosio.

Lavori di acciaio e oggetti con parti di tale metallo.

Lavori di alluminio ed oggetti con parti di tale metallo.

Lavori di ambroina.

Lavori di amianto o in cui l'amianto entri anche in parte.

Lavori di argento ed oggetti con parti o accessori di tale metallo.

Lavori di bronzo ed oggetti con parti di tale metallo.

Lavori di carta e di cartone.

Lavori di cemento.

Lavori di crino.

Lavori di cuoio o in cui il cuoio entri anche in parte.

Lavori di ebanite ed oggetti con parti di tale materia.

Lavori di ferro ed oggetti con parti di tale metallo.

Lavori di gomma elastica e guttaperca ed oggetti con parti di tali materie.

Lavori di grafite.

Lavori di lamiera di ferro stagnata, zincata e piombata.

Lavori di leghe metalliche o con parti di leghe metalliche.

Lavori di legno ed oggetti con parti di legno.

Lavori di mica o in cui la mica entri anche in parte.

Lavori di micanite o in cui la micanite entri anche in parte.

Lavori di nichelio e sue leghe, e oggetti con parti di nichelio e sue leghe.

Lavori d'oro e oggetti con parti ed accessori d'oro.

Lavori di ottone ed oggetti con parti di ottone.

Lavori di paglia, compresi i cappelli.

Lavori di pelli conce col pelo, comuni.

Lavori di pelli conce senza pelo ed oggetti con parti di pelle.

Lavori di piombo ed oggetti con parti di piombo.

Lavori di platino ed oggetti con parti o accessori di platino.

Lavori di rame ed oggetti con parti di rame.

Lavori di sparto.

Lavori di stagno e sue leghe, ed oggetti con parti di stagno e sue leghe.

Lavori da stoiaio.

Lavori di sughero e di tritumi di sughero.

Lavori di tungsteno compresi i filamenti per lampade elettriche.

Lavori di zinco ed oggetti con parti di zinco.

Leghe metalliche in pani, fogli, tubi, lamiere, fili, ecc.

Legna da fuoco.

Legname di costruzione e da lavoro, compresi i legnami speciali per costruzioni aeronautiche.

Legni medicinali.

Legni per tinta e per concia.

Legumi freschi, secchi o comunque preparati.

Lenti sciolte e chiuse in armatura, sia per occhiali che per strumenti di ottica, di fisica, ecc.

Leucoplaster.

Levulosio.

Licheni per tinta e per concia.

Licopodio.

Lieviti.

Ligniti.

Lignorosina

Ligroina.

Limatura di ferro, di acciaio, di ghisa e di qualsiasi altro metallo

Limonite

Lino.

Liquirizia (radiche e succo).

Liquori.

Lisca naturale e carbonizzata.

Lisciva di qualsiasi specie.

Litantrace

Litargirio.

Litio e suoi sali.

Litofono.

Locomobili.

Locomotive.

Lolla di cereali.

Lubrificanti di qualsiasi specie e materia, tanto liquidi che solidi, in pasta o in polvere.

Lucido da scarpe di qualsiasi specie.

Luppolo.

Macchine per qualsiasi uso, loro parti staccate ed accessori.

Macis.

Magnesia alba, calcinata o caustica.

Magnesio.

Magnesite.

Magneti.

Magnetite.

Malto.

Maltosio.

Manganati.

Manganese.

Manioca.

Manna e mannite

Manufatti di qualsiasi specie, di canapa, di cotone, di juta, di lino, o altri vegetali filamentosi.

Manufatti di qualsiasi specie di lana, di crino e di pelo.

Manufatti di roccadino o pettenuzzo.

Margarina, animale e vegetale.

Marzapani.

Massicot.

Mastici, compresi quelli per calzature.

Mate.

Materiale sanitario ed oggetti e strumenti di qualsiasi specie e materia per medicatura.

Materiali di qualsiasi specie per costruzioni navali.

Materiali di qualsiasi specie per ferrovie e tramvie.

Materie concianti di ogni specie.

Materie lubrificanti di qualsiasi natura

Materie prime in genere occorrenti per la fabbricazione delle armi di qualsiasi specie.

Materie prime in genere occorrenti per la fabbricazione degli esplosivi e delle munizioni da guerra

Materie prime in genere occorrenti per la fabbricazione di oggetti di vestiario e di equipaggiamento per le truppe.

Materie prime in genere occorrenti per la fabbricazione dei proiettili di qualsiasi calibro e per qualsiasi arma.

Mattoni di residui di sughero.

Mattoni di torba.

Medicinali.

Melazzo.

Mentolo.

Mercurio.

Metilanilina

Mica.

Micanite.

Miccie da minatori.

Miele.

Mine galleggianti.

Minerali metallici, compresi quelli di mercurio.

Minerali di zolfo.

Minio.

Mobili.

Mole, comprese quelle di smeriglio e di carborundum.

Molibdato di potassio.

Molibdenite.

Molibdeno.

Mondiglia di cacao.

Mondiglia di cereali.

Monete d'argento, d'oro, di rame e di nichelio.

Morchie di oli.

Mostarda.

Motocicli, loro parti ed accessori.

Muli e muletti.

Munizioni da guerra.

Nafta.

Naftalina e suoi miscugli.

Naftalolo.

Naftilammina.

Naftolo.

Natroni naturali o artificiali.

Nervi di bue e di altri animali.

Nichelio o sue leghe in dadi, pani, fili, lamiere, tubi e verghe.

Nitrati.

Nitrazol.

Nitriti.

Nitro.

Nitrobenzina.

Nitrocellulosa.

Nitroglicerina.

Nitrojuta.

Nitronaftalina.

Nitroprussiati.

Noce vomica e suoi preparati.

Noci di cocco e di palma.

Nosofene.

Nutrosio

Ocre.

Oggetti di qualsiasi specie e materia per equipaggiamento di truppe.

Oggetti di vestiario e di divisa per truppe.

Oleati.

Oleina.

Oligisto.

Oli animali.

Oli carbolici.

Oli di catrame, di resina e minerali leggeri e pesanti, grezzi, rettificati e residui.

Oli essenziali derivati da materie di vietata esportazione.

Oli vegetali.

Olio di acetone.

Olio di anilina.

Olio di colofonia.

Olio di fegato di merluzzo.

Olio di flemma.

Olio di paraffina e di vaselina.

Oppiati

Oppio e sue preparazioni.

Orfolo.

Oro, greggio, in fogli, in polvere, in verghe, trafilato, ecc.

Orologi con cassa di metallo prezioso.

Orpimento.

Ortaggi, freschi, secchi o comunque conservati.

Osmio.

Ossa e materie affini, greggie.

Ossalati.

Ossidi.

Ossigeno.

Ottone in pani, verghe, fogli, fili, ecc.

Ovatte di cellulosa, di lana, di pelo, di crino, ecc.

Ozocerite.

Paglia

Palladio.

Palmitina.

Pane di frumento e di altri cereali

Panelle per accendere il fuoco.

Panelle per foraggio.

Paraffina.

Paraldeide.

Pasta di legno

Paste di frumento.

Pasticche di brodo.

Patate.

Pece.

Pegamoide e prodotti analoghi.

Pelli, non buone da pellicceria, crude, fresche o secche,

Pelli conciate col pelo, escluse quelle fini per pellicceria.

Pelli conciate senza pelo.

Pelli crude da pellicceria, comuni.

Pelli verniciate.

Pelo d'ogni specie.

Pepe e pimento.

Pepsina.

Peptone di carne.

Perclorati.

Percloruri.

Perfosfati.

Perlassa.

Bermanganati.

Perossidi metallici.

Persolfati.

Pesci freschi, secchi, salati, affumicati o comunque preparati o conservati.

Petrolio.

Piastre per corazzatura.

Piccioni morti e vivi.

Picrati.

Pinksalt.

Pinna marina.

Pino silvestre (filamenti).

Piombo e sue leghe, in pani, verghe, fili, fogli, tubi, polvere, ecc.

Piramidone e sinonimi.

Piridina.

Piriti.

Pirofosfati.

Piroligniti.

Pirolite.

Pirolusite

Pirossilina.

Platino greggio, in fogli, fili, ecc.

Pneumatiche per veicoli.

Policarpina.

Poligala.

Pollame vivo e morto.

Polpe di barbabietole fresche, secche o comunque preparate.

Polvere insetticida.

Polvere per temperare i metalli.

Pomodori freschi, secchi, in salamoia, o comunque preparati o conservati.

Porci.

Potassa caustica.

Potassio.

Preparati stannosi.

Preparazioni medicinali e farmaceutiche.

Presame.

Prodotti a base di oli minerali, di grassi, di saponi e di materie grasse e lubrificanti.

Prodotti chimici nella composizione dei quali entrino materie di vietata esportazione o comunque preparati con l'impiego di tali materie.

Prodotti contenenti zucchero.

Prodotti esplodenti in genere.

Prodotti in genere atti alla alimentazione del bestiame.

Prodotti in genere contenenti gomma elastica e guttaperca.

Prodotti in genere derivati da materie di vietata esportazione.

Prodotti in genere destinati alla alimentazione umana.

Proietti d'ogni sorta e loro parti.

Proiettori e loro parti.

Protargolo.

Prussiati.

Pula di riso e di altri cereali.

Rabarbaro.

Radiche medicinali.

Radiche per tinta e per concia.

Radici di cicoria, fresche e secche.

Rame in pani, rosette, fogli, verghe, tubi, ecc.

Rame jodico.

Ranno.

Reagenti per chimica e bacteriologia.

Realgar.

Resine e sostanze resinose.

Resorcina e derivati.

Riso e risino.

Roccadino o pettenuzzo, in massa o pettinato.

Rodio.

Rottami, limatura, scaglie e ritagli di acciaio, di ferro, di ghisa e di qualsiasi altro metallo, compresi i metalli preziosi.

Rutenio.

Sabbia argentifera, aurifera, piombifera e ramifera.

Sabbie monazitiche.

Saccarati.

Saccarina e suoi composti.

Sacchi di qualsiasi specie e materia.

Saggina.

Saldature contenenti rame e piombo.

Sali di alcaloidi.

Sali d'alluminio.

Sali ammoniacali, anche bruciati.

Sali di anilina.

Sali di antimonio.

Sali di argento.

Sali di bismuto.

Sali di chinina.

Sali di cobalto.

Sali di cromo.

Sali esplodenti.

Sali di mercurio.

Sali di metalli rari.

Sali di oro.

Sali di piombo.

Sali di platino.

Sali di potassio compreso il salino proveniente dall'esaurimento delle barbabietole da zucchero.

Sali di rame.

Sali di stagno.

Sali di stronzio.

Salicilati.

Salini.

Salnitro.

Salofene.

Salolo.

Salvarsan e Neo.

Sansa, anche macinata.

Santonina e suoi preparati.

Saponi comuni e profumati, solidi e liquidi.

Saponi medicinali.

Saponi metallici.

Scheelite.

Schisti bituminosi.

Scorie di zinco e di altri metalli.

Scorze medicinali.

Scorze per tinta e per concia.

Segala e segala cornuta.

Sego.

Selenio.

Selle ed articoli di selleria.

Selvaggina.

Semi di fieno, di trifoglio e da prato in genere.

Semi medicinali.

Semi oleiferi

Semi per tinta e per concia.

Semolino di grano e di altri cereali.

Senapa.

Seta artificiale.

Seta tussah, greggia, filata e tessuta.

Setolo.

Sevo animale e vegetale.

Sieri e vaccini curativi, preventivi e diagnostici.

Sierosina.

Silicati.

Silice.

Silicio.

Siluri.

Silvina.

Siroppi.

Slitte.

Smeriglio in polvere

Smitsonite.

Soda caustica.

Sodio.

Solfati.

Solfato di atropina.

Solfato di rame e preparati cuprici.

Solfidrati.

Solfiti.

Solfocianuri.

Solfofenati.

Solforicinati.

Solfuri, compreso quello di carbonio.

Sommaco.

Sostanze coloranti contenenti colori e sali di anilina.

Sparto (fibre).

Spazzatura d'orefice.

Specchi parabolici per proiettori e per strumenti scientifici in genere.

Speis.

Spelta.

Spermaceti.

Spezie.

Spiriti.

Stagno calcinato.

Stagno in pani, verghe, fogli, fili, tubi, ecc.

Stampi per bossoli da cartucce.

Stannati.

Stearina animale e vegetale.

Steli per tinta e per concia.

Stilina.

Stoie e stoine.

Stoppa di canapa e di lino.

Storace.

Stovaina.

Stracci di ogni sorta.

Strame.

Stronzianite.

Strumenti per arti e mestieri.

Strumenti scientifici, di ottica, di calcolo, di precisione, di osservazione, di chimica, di fisica, di chirurgia, di astronomia, di nautica, di elottrotecnica, ecc.

Strumenti per uso sanitario e per medicature di qualsiasi specie e materia.

Strutto.

Stucco.

Sughero.

Sughi di carne, di pesce e di vegetali per condimenti.

Sughi di frutta comunque preparati.

Sughi di liquirizia.

Sughi medicinali.

Sugo d'aloe.

Sulfonal.

Superfosfato di calce.

Surrogati del caffè.

Tabacchi di foglia levantini ed indigeni. seme di levante.

Talco in massa e in polvere.

Tallio.

Tamarindi.

Tannalbina.

Tannati.

Tannigeno.

Tannino.

Tapioca.

Tartaro.

Tartrati.

Tè.

Tellurio.

Terpina.

Terra d'infusori.

Tessuti di canapa, di cotone, di juta, di lino o di altri vegetali filamentosi.

Tessuti di lana, di crino o di pelo.

Tessuti di qualsiasi materia tessile, per la confezione degli aerostati.

Tessuti di roccadino o pettenuzzo.

Tetracloruro di carbonio e di stagno.

Tetronal.

Theobromina.

Timolo e sue preparazioni.

Tinture medicinali.

Titanio.

Toluolo e miscugli di toluolo derivati dal catrame, dal petrolio, o da altro processo.

Torba.

Torce resinose o a vento.

Torpedini.

Trasformatori elettrici, loro parti ed accessori.

Trementina naturale, artificiale e derivati.

Trional.

Triossimetilene.

Trippe di pesci, di manzo, vitello, ecc.

Tropon.

Tungstati.

Tungsteno.

Tuzia.

Unti da carri e per macchine.

Uova di pesce.

Uova di pollame.

Uranio.

Urea e suoi composti.

Uretano.

Urotropina e sue preparazi[illegible].

Utensili per arti e mestieri [illegible] qualsiasi specie e materia.

Uva fresca e secca.

Valerianati.

Vallonea.

Vanadio.

Vaselina naturale e artifici[illegible].

Veicoli di ogni genere e loro parti.

Velocipedi marini, per strade comuni e per strade ferrate, loro parti ed accessori

Vermiglione naturale e arti[illegible]

Vermut.

Vernici.

Veronal.

Vesciche.

Vestiario per truppe.

Vetriolo bianco.

Vetriolo di Salisburgo.

Vetriolo verde.

Vimini.

Vinacce.

Vinaccioli.

Vino.

Vioformio.

Wolframite.

Wulfenite.

Xeroformio.

Xilolo.

Zafferano.

Zenzero.

Zinco in pani, lamiere, verghe, fili, tubi, ecc.

Zirconio.

Zoccoli.

Zolfo.

Zucchero di qualsiasi qualità.

Allegato alla Circolare n. ***18-1916.***

B

Elenco delle merci di cui le dogane sono autorizzate a consentire direttamente l'esportazione

---

N. B. — *Per le merci destinate in Svizzera, comprese nell'elenco allegato alla circolare N. 89 del 1915 e distinte nel presente con asterisco, occorre il permesso di esportazione rilasciato da un ufficio doganale, o, dove è indicato, dal Ministero delle finanze.*

Abbozzi per pipe	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Acido citrico	La dogana di Palermo è autorizzata a permettere l'esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Accessori e guarnizioni di metallo comune per ombrelli e per bastoni da passeggio	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Acciughe salate	La dogana di Genova è autorizzata a permettere l'esportazione per le Americhe delle acciughe conservate in scatole.
Acque medicinali nazionali .	Le dogane sono autorizzate a consentire, senza limitazione di quantità e di tempo, l'esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Acquavite	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. L'esportazione per paesi confinanti o vicini a quelli nemici è però subordinata a preventivo accertamento, da parte delle dogane, dell'effettiva destinazione della merce, sulla scorta dei documenti commerciali.
Agrumi	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Apparecchi d'inalazione * .	Idem.

Aragoste	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Arredi sacri (* per quelli di rame e sue leghe).	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Articoli casalinghi di legno .	Idem.
Ascensori	Idem.
Asfalto (alla rinfusa) . . .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Inghilterra e colonie, Francia e colonie, Russia, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Assicelle per costruzione di pavimenti.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Aste dorate di legno per cornici.	Idem.
Attrezzatura per persiane .	Idem.
Astucci per lampade elettriche.	Idem.
Avorio	Idem.
Barbabietole rosse da orto .	Idem.
Barbe di granturco * . . .	Idem.
Bacche di alloro	Idem.
Barili vuoti (importati pieni d'olio).	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Inghilterra e colonie, Francia e colonie, Spagna e Grecia.
Bastoni da passeggio e da ombrelli anche con accessori di metallo comune.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Becchi di ottone per lampade *	Idem.
Bilance *	Idem.
Boccette di vetro	Idem.
Borlanda *	Idem.

Borsette, portamonete e portafogli, di pelle *.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Bossoli per cartucce da caccia *.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Bottoni, esclusi quelli di tipo militare e i bottoni automatici.	Idem.
Bottoni da scarpe *	Idem.
Bretelle di ogni sorta * . .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per le bretelle elastiche destinate in Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Bronzi artistici *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono d'esclusiva competenza del Ministero.
Cacao infranto, macinato o in pasta.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Caffè *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici, per tutte le partite giacenti nei Magazzini generali, Depositi franchi e Depositi privati, e per quelle che vi saranno quind'innanzi introdotte, fino alla concorrenza del 50 per cento.
Calzature da donna e ragazzi *.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Calze elastiche *	Idem.
Camiceria di lusso e relativi polsini e colletti, di cotone.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.

Candele di cera, di paraffina e steariche.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Inghilterra e colonie, Francia e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Cappelli di feltro	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Cappelli di paglia e di truciolo	Idem.
Capsule di stagnola * . . .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Caratteri da stampa, di piombo *	Idem.
Carbonato di magnesia . .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Carburo di calcio	Idem.
Carta (esclusa quella da giornali). **foglietti e buste.**	Idem.
Cascami d'argento e oro falsi *.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Cascami secchi di lieviti * .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Cascami di sughero * . . .	Idem.
Cemento *	Idem.
Cera d'api	Idem.
Cera gialla	Idem.
Cerchi di legno	Idem.
Cerchi per stacci	Idem.
Cerotto Bertelli	Idem.

Ciliege secche	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Ciocco stipa abbozzato per pipe.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Cioccolato	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Coccole di lauro	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Coccole di ginepro	Idem.
Cognac	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. L'esportazione per paesi confinanti o vicini a nemici è però subordinata a preventivo accertamento da parte delle dogane, sulla scorta dei documenti commerciali, dell'effettiva destinazione della merce.
Colla per calzolai	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Colla di pesce	Idem.
Colla forte	Idem.
Colori a smalto per ceramiche.	Idem.
Conchiglie greggie	Idem.
Coni secchi di pino	Idem.
Contatori di acqua *	Idem.
Contatori da gas *	Idem.
Corde musicali di metallo .	Idem.
Cornici di legno	Idem.
Cremor tartaro *	Idem.

Crino vegetale *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Crusca, cruschello e tritello .	Le dogane sono autorizzate a consentire l'esportazione per Inghilterra e colonie, Francia e colonie, Russia, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Cuscinetti di legno	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Datteri	Idem.
Dischi di feltro per la pulitura del vetro.	Idem.
Dischi di pelo	Idem.
Doghe per botti	Idem.
Enteroclismi *	Idem.
Erba maté	Idem.
Erba palustre	Idem.
Erba stramonio	Idem.
Essenza di agrumi	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici, in recipienti di latta o di vetro, e per Francia e colonie, Inghilterra e colonie e Stati Uniti anche in recipienti di rame.
Estratto per vermut	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Farina lattea *	Idem.
Feltri di lana per cappelli .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Fiammiferi	Idem.

Fibre vegetali greggie per spazzole ed altri lavori *.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per le fibre di abaca, agave (sisal e tampico), cocco, tagal e simili, destinate in Svizzera, i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Fiori di tiglio, di camomilla, di altea, di melissa, ecc.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Foglie fresche di palma, lauro, mirto ed altre foglie ornamentali in genere.	Idem.
Foglie di noci	Idem.
Forme di legno per cappelli .	Idem.
Forme di legno da scarpe . .	Idem.
Frutta fresche o comunque preparate.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione delle frutta fresche per qualsiasi paese, esclusi i nemici, ed a permettere l'esportazione delle frutta comunque preparate per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Frutta secche	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Frutta sciroppate *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Funghi secchi e comunque conservati.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Gamberi vivi e crostacei mangerecci.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Ghiande *	Idem.

Giocattoli in genere	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Gioielli e lavori d'argento .	Idem.
Gioielli e lavori d'oro * . .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici, a condizione che prima o contemporaneamente s'importi oro fino o platino in quantità corrispondente a quella da esportare.
Gioielli e lavori di platino * .	Idem.
Gomma adragante *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Gomma arabica *	Idem.
Gramigna officinale	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Grappetti di latta per lumini da notte.	Idem.
Guanti di pelle *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Guarnizioni di mobili, in ottone *	Idem.
Incenso *	Idem.
Inchiostro	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Iperbiotina Malesci	Idem.
Julienne *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Lampadine elettriche tascabili.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.

Lampadari di ottone * . . .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Lana di legno	Idem.
Lastre fotografiche * . . .	Idem.
Lavori artistici di argento .	Idem.
Lavori di legno	Idem.
Lavori di celluloide, corna, ossa e materie affini *.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per l'esportazione in Svizzera della celluloide e lavori occorre il permesso del Ministero.
Legno da ebanisti in fogli da impiallacciare.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Libri, stampe e pubblicazioni a stampa di ogni genere.	Idem.
Liquori	Idem.
Lolla di riso *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Lolla di orzo *	Idem.
Lucido da scarpe	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Lumini di paraffina	Idem.
Lupini *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Macchinari per cappellifici .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Macchine per orefici	Idem.
Macchine per pastifici . . .	Idem.

Mandorle *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Manichi da scope e da fruste, anche con accessori di metallo.	Idem.
Manichi da ombrelli, anche con accessori di metallo comune.	Idem.
Manna e mannite	Idem.
Filati di canapa *	Per i filati, purchè di titolo non superiore al n. 10, l'esportazione può essere consentita solo dalle dogane di Genova, Napoli, Livorno, Modane, Chiasso e Domodossola, limitatamente a determinati quantitativi mensili fissati dal Comitato Consultivo. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Manufatti di cotone	L'esportazione dei filati di cotone d'ogni specie e dei tessuti di cotone non impermeabilizzati e di tipo non militare è consentita dalle dogane quando tali manufatti siano diretti verso le nazioni nostre alleate, le Americhe, i paesi oltre il Canale di Suez, la Grecia e la Svezia, coll'obbligo però alle dogane stesse di accertarsi che le spedizioni siano fatte su bastimenti aventi itinerario conosciuto, in guisa da escludere ogni pericolo di deviazione dal luogo al quale le merci sono destinate. È inoltre dalle dogane consentita l'esportazione per l'Olanda, purchè i manufatti siano destinati al Trust Neerlandese ed il trasporto si effettui su piroscafi della Compagnia Reale Neerlandese.
Manufatti di lana	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione, per i paesi alleati e per quelli oltre gli stretti, della maglieria fina di lana pettinata e dei tessuti di lana del peso di 400 grammi o meno per metro quadrato. I tessuti di lana con catena di cotone di peso non superiore ai 400 grammi per metro quadrato, esclusi

	i tipi militari, devonsi considerare, agli effetti dell'esportazione, come quelli di tutta lana.
Manufatti di seta (* per i tessuti di seta atti alla fabbricazione di palloni).	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici, eccetto il roccadino o pettenuzzo e suoi derivati, filati e tessuti.
Mattoni refrattari e altri materiali per forni.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Merletti *	Idem.
Mica *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Mirtilli e coccole	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Mobili piccoli di legno intarsiati.	Idem.
Mobili di legno comune verniciati, impiallacciati, intarsiati, esclusi quelli curvati.	Idem.
Molle per elastici	Idem.
Ninnoli di zinco	Idem.
Noci *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Noci di anacardio	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Nocciole *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Nocciole di palma *	Idem.

Oggetti artistici di bronzo *.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Oggetti d'ornamento personale (coralli, mosaici, cammei, conterie e simili) **montati in metallo comune anche argentato o leggermente dorato, oppure fatti intieramente con detto metallo.**	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Olio di mandorle *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Oro e argento falsi (fogli) *	Idem.
Orologi d'oro	Le dogane sono autorizzate a consentire l'esportazione per qualsisi paese, esclusi i nemici, a condizione che prima o contemporaneamente s'importi oro fino in quantità corrispondente a quello impiegato.
Ortaggi freschi e comunque conservati *.	Le dogane sono autorizzate a consentire l'esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez. Per gli ortaggi conservati destinati in Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Ossa di seppie	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Ossature metalliche per ombrelli.	Idem.
Paglia per sedie	Idem.
Pane per diabetici	Idem.
Pasta di frumento	Le dogane sono autorizzate a consentire l'esportazione per le nazioni alleate e loro colonie, possedimenti e protettorati, Americhe e per i paesi oltre il Canale di Suez.
Pasta glutinata	Idem.

Pellicole *	È libera l'esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Pellicceria di lusso	Idem.
Penne di pollame	Idem.
Persiane di legno	Idem.
Pesci conservati in scatole .	La dogana di Genova è autorizzata a permettere l'esportazione per le Americhe.
Pesce fresco *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Pietra pomice	Idem.
Pigne selvatiche	Idem.
Pinoli *	Idem.
Piombaggine *	Idem.
Pipe	Idem.
Pistacchi	Idem.
Pittura sottomarina	Idem.
Piume di pollame	Idem.
Pizzi e trine *	Idem.
Polvere di marmo	Idem.
Pompe irroratrici *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Posaterie *	Idem.
Portalampade e interruttori *	Idem.
Prugne secche *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Prodotti dietetici *	Idem.

Pula di riso *	Le dogane sono autorizzate a consentire l'esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici, della pula di riso la cui ricchezza in proteina sia da ritenere inferiore al 15 per cento. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Radiche di liquirizia	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Radiche d'orzo	Idem.
Radici di giaggiolo	Idem.
Raphia	Idem.
Residui di trebbia *	Idem.
Sali per bagni ed acque madri salso bromo jodiche.	Idem.
Sali tamerici	Idem.
Sandali di pelle per ragazzi *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Sansa macinata *	Idem.
Sapone comune e profumato.	Le dogane sono autorizzate a consentire l'esportazione per Francia e colonie, Russia, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez, fatta eccezione pel sapone comune avente prevalenti proprietà lubrificanti.
Scaldabagni *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Scaglie e scorie di ferro * .	Idem.
Scagliola per gli uccelli * . .	Idem.
Scatole di legno	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Scarpe da ballo, di seta * . .	Idem.

Scarpe di tela con suola di corda *.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Scodelle, ciotole, cucchiai e mestoli di legno.	Le dogane sono autorizzate a consentire l'esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici, purchè non si tratti di quantità rilevanti.
Scópe di saggina con o senza manico di legno.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Sciabole da scherma . . .	Idem.
Sciroppo Pagliano	Idem.
Seghe da traforo	Idem.
Semi di canapa *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Semi di scagliola *	Idem.
Semi di senapa *	Idem.
Seppie secche	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Seta tussah, greggia, filata e tessuta.	Le dogane sono autorizzate a consentire l'esportazione per Francia e colonie, Russia, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Setole *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Sifoni smontati per acqua di seltz.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Spazzole di saggina	Idem.
Spille di sicurezza *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.

Stoviglie di ferro smaltato .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Stecche di legno per scarpe .	Idem.
Strumenti musicali	Idem.
Stuoie di paglia	Idem.
Sugo di liquirizia	Idem.
Talco	Le dogane di Torino e di Genova sono autorizzate a consentire l'esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie e Americhe.
Tacchi di legno	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Tappeti di legno	Idem.
Tegole	Idem.
Trecce di paglia	Idem.
Tubetti e contagocce di metallo *.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Tende alla persiana (stoini per finestre) costituite da sottilissime bacchette di legno riunite con cordicella di cotone.	Le dogane sono autorizzate a consentire l'esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, e Americhe.
Terra d'ombra	Le dogane sono autorizzate a consentire l'esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Terre coloranti	Idem.
Torsi di granturco *	Idem.
Tortellini di Bologna . . .	Le dogane sono autorizzate a consentire l'esportazione per le nazioni alleate e loro colonie, possedimenti e protettorati, le Americhe ed i paesi oltre il Canale di Suez.
Tot (specialità farmaceutica)	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.

Uva fresca da tavola	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Vetri armati	Idem.
Vinacce	Idem.
Vinaccioli *	Idem.
Vino e Vermut	Idem.
Zafferano	Idem.
Zoccoli di legno	Idem.

Circolare n. 19. (C).

Trasporti militari.

(Vedi Ordine di servizio n. 122-1915 e circolari n' 50, 65 e 88-1915).

Consta che non sempre vengono seguiti criteri uniformi nella applicazione delle tasse e sopratasse per le irregolarità che si verificano nei viaggi di militari ed assimilati isolati.

A togliere ogni disparità di trattamento, si dispone, in aumento a quanto fu stabilito con la circolare n. 65, inserita nel bollettino ufficiale n. 37-1915, che nei casi in cui siano trovati a viaggiare isolatamente militari ed assimilati muniti di richieste mod. *B* (tanto se valevoli per viaggiare col pagamento della tariffa militare, quanto senza pagamento diretto), ma sprovvisti di biglietti, la regolarizzazione deve farsi secondo quanto è previsto dal paragrafo 51 del Regolamento pei trasporti militari, e cioè dovrà riscuotersi l'importo di due biglietti a tariffa ordinaria, di cui uno a titolo di penalità, come è stabilito per i viaggiatori ordinari sprovvisti di biglietto. (Vedasi art. 223 dell'Istruzione sul servizio viaggiatori, bagagli e cani per uso del personale dei treni, edizione 1° luglio 1912).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9.

Circolare n. 20. (M. V. S. C.).

Trasporti di carni congelate con carri speciali.

1. *Carri da utilizzarsi.* — Pel trasporto di carni congelate per conto dell'Autorità militare l'Amministrazione ferroviaria dispone dei seguenti carri frigoriferi serie Hg:

Parte II. — N. 8 - 24 febbraio 1916.

308200 a 308234 308300 a 308314	Carri semisolanti con casse da ghiaccio caricabili dall'interno; portata tonn. 10, compreso il ghiaccio.
348200 a 348299 348300 a 348323 348400 a 348481 348483 a 348499 348600 a 348676	Carri isolanti con casse da ghiaccio caricabili dall'etserno e dall'interno; portata tonn. 14, compreso il ghiaccio.
349000 a 349099 349200 a 349299	Carri isolanti a grande coibenza senza casse da ghiaccio; portata tonn. 14.

Parte di questi ultimi attualmente sono ancora in corso di preparazione.

Tutti i suddetti carri portano l'iscrizione « *Servizio militare* » e si distinguono dagli altri carri ordinari per essere esternamente verniciati in bianco.

Sono pure adibiti a tali trasporti i carri frigoriferi privati risultanti dall' « Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco veicoli F. S. » requisiti per *servizio militare*.

2. *Richiesta e fornitura dei carri.* — La ripartizione dei carri frigoriferi F. S. e di quelli privati con la scritta « *Servizio militare* » è fatta dalle Delegazioni del Materiale mobile, alle quali le stazioni debbono rivolgere telegraficamente le richieste, indicando la data e il treno di partenza, nonchè la destinazione dei trasporti, o chiedere l'autorizzazione di utilizzare quelli eventualmente disponibili, come praticasi per gli altri carri speciali.

Le stazioni che hanno ingenti trasporti continuativi di carne congelata in arrivo ed in partenza, potranno avere dalle Delegazioni la facoltà di valersi dei carri frigoriferi che si rendono disponibili senza chiedere volta per volta l'autorizzazione.

3. *Pulitura e disinfezione dei carri.* — Le operazioni di pulitura e disinfezione devono essere fatte eseguire da personale militare per cura dell'Autorità preposta al carico e scarico.

Qualora in casi speciali le stazioni dovessero provvedere esse stesse alla pulitura e disinfezione dei carri per trasporto di carni congelate, dovranno attenersi alle disposizioni al riguardo impartite dal Ministero della Guerra, che si trascrivono:

« Tutti i carri destinati al carico di carni congelate dovranno « venire accuratamente ripuliti, togliendo gli avanzi di carne, di « paglia e gli altri detriti che vi si trovassero, sia alla stazione di « arrivo, ma in particolare modo a quella di carico.

« *Durante l'operazione si dovrà evitare di lavarli per non pro-* « *durre umidità che sarebbe a danno della conservazione della* « *carne.*

« Dopo eseguita la pulizia i carri dovranno essere chiusi e « tenuti piombati fino al momento di venire nuovamente impiegati.

« Di massima non si ricorrerà alla disinfezione o lavatura se « non quando se ne manifesti la necessità, cioè quando sulle pareti « interne dei carri vi siano macchie o residui di grasso che non si « possano asportare diversamente.

« Per la lavatura si adopererà una soluzione di carbonato di « soda (50 grammi per litro d'acqua). Appena lavato il vagone « verrà asciugato bene ed infine disinfettato, spruzzando sulle pa- « reti (meglio se con un polverizzatore) del latte di calce recente- « mente spenta ».

La disinfezione sarà eseguita dalla stazione di carico, se dotata dei necessari impianti, ovvero da quella più vicina in grado di effettuare la disinfezione stessa.

Le stazioni di arrivo invieranno pertanto i carri da disinfettare all'una od all'altra stazione, applicandovi l'etichetta M-264-a « *Per la disinfezione a......* ».

4. *Visita dei carri prima del carico. - Riparazioni.* — Le stazioni non devono porre a disposizione delle Autorità militari pel carico di carni congelate carri che non siano in buone condizioni di conservazione, o che presentino anormalità che possano farli ritenere inadatti alla circolazione in composizione ai treni coi quali devono essere inoltrati a destinazione.

Quando un carro per trasporto di carni congelate carico debba essere ritirato dalla circolazione per avarìe, il verificatore che lo ha etichettato deve darne immediatamente avviso alla stazione,

ritirandone ricevuta sull'apposito tagliando della matrice dell'etichetta. Il personale di verifica deve poi fornire alla stazione, ed eventualmente ai militari che scortano i trasporti, le informazioni necessarie circa la possibilità o meno di riparare il carro carico e circa il tempo occorrente per la riparazione, affinchè possano essere presi i provvedimenti del caso, sia pel trasbordo della carne congelata contenuta nel carro avariato, sia per l'aggiunta di ghiaccio nelle apposite casse.

Quando carri carichi siano stati trattenuti in stazioni non sede di personale di verifica, e venga richiesto l'invio sul posto di un verificatore per accertare la possibilità di eseguire la riparazione del carro senza trasbordo, la richiesta dovrà essere soddisfatta colla maggiore sollecitudine possibile.

Nel decidere circa i provvedimenti da prendersi per la riparazione, devesi cercare di evitare il trasbordo delle carni caricate nel carro, e perciò, sempre quando ve ne sia la possibilità, si dovranno riparare i carri carichi, e le riparazioni devono essere eseguite nel più breve tempo possibile.

Qualora le avarìe siano tali da rendere necessario il trasbordo del carico, la stazione ne avviserà telegraficamente la rispettiva Delegazione del Materiale mobile per l'invio di altro carro frigorifero.

I carri vuoti ai quali occorrano riparazioni, dovranno essere consegnati sollecitamente alla più vicina Squadra Rialzo, se le avarìe sono riparabili da una Squadra di Rialzo, ed in caso contrario, alla più vicina officina: le riparazioni occorrenti debbono essere eseguite d'urgenza.

Senza preventivo benestare della Sede Centrale del Servizio Veicoli, i carri nel trasporto di carne congelate non dovranno essere mandati in riparazione presso ditte private.

A riparazione ultimata, i carri di cui trattasi devono essere consegnati dalle Officine o Squadre di Rialzo alla stazione locale, alla quale dovrà essere dato particolare avviso, onde possa provvedere per l'invio dei carri riparati nelle località stabilite dalla Delegazione del Materiale mobile.

5. *Fornitura del ghiaccio.* — La fornitura del ghiaccio, che eventualmente occorresse a partenza od in stazioni intermedie, deve essere fatta a cura ed a spese dello speditore.

6. *Viaggio dei carri a carico ed a vuoto.* — Qualora la quantità dei carri carichi da spedirsi non sia tale da essere inoltrata con apposite condotte prestabilite dalle Divisioni del Movimento, il viaggio dei medesimi dovrà compiersi coi treni viaggiatori od anche coi treni merci rapidi a lunghe percorrenze o con immediate coincidenze ai transiti, ma in tal caso il trasporto dovrà essere preannunciato da transito a transito.

Appena ultimato lo scarico il carro dovrà (dopo eseguita la pulizia di cui al punto 3), salvo disposizioni contrarie della Delegazione, essere piombato e fatto partire, scortato da mod. M-130, per la stazione mittente del trasporto col primo treno utile, seguendo per l'inoltro, il criterio stabilito pel viaggio a carico.

I carri frigoriferi nei viaggi per ritornare alla stazione mittente, o per ripartizione, non debbono essere utilizzati pel trasporto di qualsiasi merce.

7. *Comunicazioni sulla situazione dei carri.* — Alle ore 17 di ciascun giorno le stazioni, che saranno indicate dalla rispettiva Delegazione del Materiale mobile, compileranno e trasmetteranno alla Delegazione stessa un prospetto da cui risulti il numero di servizio dei carri frigoriferi arrivati e partiti nelle 24 ore, carichi o vuoti, colla rispettiva provenienza o destinazione; di quelli inviati per la riparazione alle Officine o Squadre di Rialzo e di quelli ricevuti dalle Officine e dalle Squadre di Rialzo stesse.

Le altre stazioni comprenderanno detti carri fra quelli speciali nel quadro *C* del rapporto mod. M-141, ed i Circoli di ripartizione li riporteranno *nel quadro D* del mod. M-179.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai Controllori del materiale.*

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 3 febbraio 1916, n. 417, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Scotti Salvatore di Vincenzo, commerciante, residente a Secondigliano, in località detta Capovedovo (Napoli).

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

la legge dei trasporti ferroviari, l'Amministrazione sia obbligata ad eseguire i trasporti richiestile con quella cura e diligenza, che il codice di commercio impone ai vettori. E, tra gli elementi di cotesta obbligazione, vi ha quello di eseguirli con veicoli, ed in genere, con mezzi adatti allo scopo contrattuale e scevri da quei difetti o deterioramenti che possano produrre perdite od avarie alle cose trasportate. Di qui il principio tradotto nei regolamenti e nelle istruzioni, e specialmente nello art. 930 e nei seguenti delle norme pel servizio delle stazioni, del 1° settembre 1889, che prescrivono la periodica e reiterata verificazione dei vagoni e la maggior accuratezza nel caricare.

Che la necessità giuridica dell'osservazione di cotesti precetti e la conseguente responsabilità, pei danni nei casi di oscitanza o di omissione, sono quindi innegabili, ovunque la scelta dei mezzi, la loro verifica e l'uso sono esclusivamente demandati al vettore.

Che, per conto, la questione risorge, quando il trasporto è preceduto dalla richiesta dei vagoni vuoti da destinarsi a quel determinato trasporto, e quando il caricamento, eseguito dallo speditore, induca, per costui, che gli incomba il rischio ed il pericolo della spedizione.

Che sul secondo riguardo, come per tutti i casi nei quali sia pattuita una minore responsabilità, contro una mitigazione del nolo, non si ha a rigor di termini, una mutazione dell'indole e degli effetti giuridici del contratto di trasporto. Vi è forse anche in molte ipotesi un'attenuazione, o, persino una eliminazione di obbligazione per colpa lieve, ma il vero essenziale carattere distintivo sta nella inversione della presunzione di responsabilità. La fiducia inevitabile, che accompagna tutti i trasporti, massime quando occorra, come per le ferrovie pubbliche, una condizione di necessità o di privativa, ha fatto statuire, come regola, la presunzione della colpa del vettore. È questa presunzione, che cede quando la convenzione, mercè opportuni compensi, o facilitazioni, affermi il passaggio del rischio e del pericolo nel mittente. Senonchè il tutto questo non si ha, come dicevasi, che una inversione di presunzione, giacchè nel modo stesso, che nei casi ordinari sarebbe permesso provare il caso fortuito, o la forza maggiore, così nei casi di eccezione potrebbe invocarsi e fornirsi la prova della colpa. Non vi è quindi, un principio risolutivo, per sè stesso, ma un criterio,

senza dubbio importantissimo, nel valutare le prove e nel giudicare.

Che un valore ben più grande ha l'altro elemento della richiesta ed accettazione dei vagoni vuoti destinati al trasporto. La richiesta e la somministrazione del vagone vuoto determina una convenzione, la quale è intimamente connessa al contratto di trasporto, ma ne è preliminare e distinta, tanto vero, che la formazione della lettera di vettura ed il distacco della relativa bolletta, in cui, a norma delle condizioni del 1885, si compendia la perfezione del contratto di trasporto, non può avvenire se non quando la richiesta, la fornitura e l'accettazione del veicolo sono fatti compiuti e perfetti.

Che in vista di ciò, sorge una distinzione sostanziale sugli effetti della idoneità e dello stato dei vagoni.

Anche nella ipotesi, che si sta esaminando, vivono le regole dei trasporti per ferrovia, quando al dovere di eseguirli ed all'obbligo dello esercente di fornire mezzi idonei e di vigilare sulla custodia e sull'uso di essi.

Ma se la responsabilità, che ne deriva, rimane uguale per quanto concerne la bontà del materiale e la verifica dei possibili difetti e deterioramenti, che non possono agevolmente scorgersi all'atto del ricevere e del caricare, per tutto quanto, invece, è visibile, sia in linea di difetto, o di guasti, sia, molto più in linea di specie di idoneità, la possibilità di esaminare e di apprezzare è comune alle due parti, ed ogni pretesa scambievole, per tale oggetto, rimane coverta ed esclusa per effetto di quella convenzione preliminare, tacita, sulla scelta del veicolo, che precede l'attuazione del trasporto ed anche la perfezione del relativo contratto.

Che in armonia di ciò, al richiedente, che trovi difforme il veicolo dalla sua richiesta ed inadatto allo scopo già indicato, del futuro trasporto, è data la sola facoltà di rifiutarlo e di pretendere il rimborso del deposito prescritto, perchè non trovasi la ferrovia costretta a forniture di carri, di cui non facciasi uso.

Che è poi grave errore il dire che si spetti alla Amministrazione di riconoscere l'idoneità dei suoi veicoli e la possibilità di danni e avarie per l'uso a farsene, indipendemente da ciò che possa accettare, od anche richiedere il privato mittente. In tema di ferrovie pubbliche, l'esercente ha una funzione di polizia e di tutela della pubblica e privata incolumità, per la quale la sua respon-

abilità civile e penale non potrebbe variarsi da qualsiasi convenzione, anche per chi v'avesse consentito. Ma per quanto concerne il lato meramente industriale dello esercizio, la convenzione ed il consenso, che non offendano le sanzioni proibitive della legge, formano essi stessi la legge, tra le parti, e segnano il limite dei rispettivi diritti e doveri.

Che, nell'ordine medesimo di vedute, mal si invoca il dovere della Amministrazione di vigilare il carico ed anche di imporne la modifica, e la cessazione. L'Amministrazione ha questa potestà, in via principale, per quelle considerazioni di polizia e di pubblica tutela, ed, in via sussidiaria, anche per l'eventuale suo interesse di contraente. Ma lo esercizio o l'omissione di cotesta potestà, tutta facoltativa, non le crea obbligazioni, o responsabilità, finchè non trattisi d'incolumità personale o di pubblico danno o pericolo.

Che il fatto ragionamento dimostra la fallacia, in teoria, della doglianza prospettata col primo motivo del ricorso. Ma essa cede, anche, più manifestamente, ove si consideri la ragione decisiva, che persuase la Corte di merito, cioè che la morte dei suini fu determinata, principalmente, dallo averne lo speditore, per fini di economia di nolo, caricati nel vagone un numero superiore alla capacità cubica di questo.

Che, passando al secondo motivo, giova premettere, che la Corte di Appello ritenne, in fatto, che il Gallotta avesse accettato il vagone senza protesta. E percorrendo le difese e gli atti di quel giudizio si scorge, che di protesta fu solo accennato vagamente e per induzione da quello stesso telegramma del 21 ottobre, che persuase la Corte in senso contrario. L'atto notorio, invocato nel ricorso, a parte il suo valore legale e la attendibilità, è stato formato solo, dopo la prolazione della sentenza impugnata.

Che considerando la deduzione del ricorrente, sotto lo aspetto formale del rito, cioè del non essersi trascritta nella sentenza una formale conclusione, il reclamo non ha fondamento. L'articolazione dei fatti, nella postilla del 15 dicembre 1913, fu inserita nel ragionamento, e nelle conclusioni, le quali si limitarono alle frasi riportate nella decisione. Non fu quindi, violato l'art. 360 n. 4 del cod. di proc. civ., il quale va inteso in relazione al 221 del Regolamento Generale giudiziario. Con questo prescriversi, che le

conclusioni debbono essere distinte dai motivi, di cui, poi il codice esclude la trascrizione nella sentenza.

Che guardando il merito della invocata prova si scorge, che la stessa non si occupava, punto, nè di rifiuto del vagone, da parte del Giallotta, nè di proteste, o discussioni, circa la idoneità di esso. La prova intendeva farsi: 1° sull'abitudine della Ferrovia di trasportare gli animali, in vagoni muniti di finestrini; 2° sull'averne nel caso fornito, contrariamente alla richiesta, uno che non ne aveva; 3° sull'essere quindi il danno derivato da colpa dell'Amministrazione. Egli è per contro manifesto, come la Corte ritiene in fatto due estremi; 1° Che il vagone, comunque, avesse potuto essere difforme dalla richiesta, fu accettato dal mittente senza protesta. 2° Che la morte degli animali non sarebbe avvenuta se lo speditore, che ne eseguì il carico, ne avesse limitato il numero alla capacità del veicolo. Questi due particolari, i quali formano il sostrato obbiettivo del convincimento incensurabile della Corte, non sarebbero stati in modo alcuno, eliminati, anche, se i due primi articoli della prova fossero stati rigorosamente dimostrati.

E poichè il terzo articolo rappresentava non un fatto ma un giudizio, contrario al convincimento già adottato, la prova si dimostrava ultronea e non conducente. E la Corte veniva a darne la ragione e dimostrazione, con tutta la motivazione del suo pronunziato.

Che dovendosi per la fatta discussione rigettare il ricorso, il ricorrente deve subire la perdita del deposito ed è tenuto alle spese.

Visto l'art. 541 Cod. Proc. Civ.

Per questi motivi: La Corte rigetta il ricorso e condanna il ricorrente alle spese ed alla perdita del deposito.

ANNO IX - N. 9

2 MARZO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — **Leggi e decreti:**

Parte seconda. — **Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:**

Roma, marzo 1916 — Tip. Editrice Nazionale C. 80

DECRETO LUOGOTENENZIALE 23 *dicembre* 1915, *che assegna una indennità ai consiglieri d'amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata con R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visto il R. decreto 8 settembre 1907 registrato alla Corte dei conti il 16 ottobre successivo, reg. 52, foglio 266, col quale venne stabilito lo stipendio, le indennità e le diarie spettanti ai membri del Consiglio di amministrazione delle ferrovie;

Visto il Nostro decreto 18 novembre 1915, n. 1625;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Ai consiglieri di amministrazione delle ferrovie dello Stato è assegnata un'indennità di lire dieci per ciascun giorno di adunanza. Il vice-direttore generale percepirà l'indennità di lire dieci per ciascun giorno delle adunanze presiedute in luogo del direttore generale.

Ai componenti il Consiglio di amministrazione, che non facciano parte delle Amministrazioni dello Stato e che non risiedano in Roma, è dovuta inoltre una indennità di soggiorno di lire quindici.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 25 febbraio 1916, n. 46.

Per i viaggi in Italia, che i consiglieri di amministrazione delle ferrovie debbano fare per ragione del loro ufficio, è assegnata una indennità di viaggio e di soggiorno, che per i membri non appartenenti alle Amministrazioni dello Stato è fissata in lire quindici e per i funzionari dello Stato, compresi quelli delle ferrovie, sarà corrispondente alla misura stabilita dalle disposizioni in vigore per le indennità di missione, tenendo conto del grado che rivestivano prima di essere chiamati a far parte del Consiglio di amministrazione.

Per i viaggi all'estero sarà invece corrisposto a tutti i consiglieri il rimborso delle spese sostenute.

Restano ferme le altre disposizioni del decreto 8 settembre 1907.

Il ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 23 dicembre 1915.

TOMASO DI SAVOIA.

CARCANO — CIUFFELLI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 30 *gennaio* 1916, *n.* 144, *col quale viene autorizzata una ulteriore spesa di L.* 25,000 *per la Commissione incaricata di esaminare l'ordinamento ed il funzionamento delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Sentito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, 21 febbraio 1916, n. 42.

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È autorizzata la spesa di L. 25,000, da inscriversi al capitolo n. 123-*quinquies*, della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1915-16, in aggiunta a quelle stabilite dall'art. 24 della legge 23 luglio 1914, n. 742, e dal Nostro decreto-legge 1° agosto 1915, n. 1297, per la Commissione incaricata di esaminare l'ordinamento ed il funzionamento delle ferrovie dello Stato.

Art. 2.

È diminuito di L. 25,000 lo stanziamento del capitolo n. 262 della spesa del Ministero predetto per l'esercizio finanziario 1915-16 « Assegnazione per un fondo di riserva per maggiori stanziamenti relativi a spese autorizzate e ad eventuali nuove opere da autorizzarsi con la legge di bilancio per somme non eccedenti L. 30.000 e con leggi speciali per somme superiori ».

Art. 3.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 gennaio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CARCANO — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Ordine di servizio n. 33. (C.).

Servizio merci italo-svizzero - Modificazioni ed aggiunte alla Parte I-B della tariffa diretta.

(Vedi Ordine di Servizio N. 24-1916).

A datare dal 1° marzo 1916, nella Parte I-B della tariffa diretta italo-svizzera (edizione 1° maggio 1913) sono da apportarsi le seguenti modificazioni ed aggiunte alla nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità.

Pag. 59 — Testo Italiano:

			Classificazione italiana					Classificazione svizzera		
763	158	**Cotone** in faldelle — *vedi* Disp. reg. Allegato 1, N. XXXIV . .	7w	6	13	6-7 ½	18	1	AB	—
764	156	— (cascami di) provenienti dalla lavorazione del cotone, e cotone meccanico ricavato dagli stracci, escluse le faldelle — *vedi* Disp. reg. Allegato 1, N. XXXI e XXXIV	11w	6	14	6-7 ½	18	2	II	—
765	157	— come sopra, intrisi di olio, di grasso o di altre sostanze untuose — *vedi* Disp. reg. Allegato 1, N. XXXI . . .	11w	7 ½	17	—	—	2	II	—
765*a*	158*a*	— cioè: residui ed avanzi della lavorazione del cotone, destinati alla fabbricazione di carta, cartoni e mastici isolatori — *vedi* Disp. reg. Allegato 1, N. XXXIV . .	11w	6	14	6-7 ½	18	2	III	—
765*b*	158*b*	— come sopra, destinati per concime e per la fabbricazione di concimi artificiali — *vedi* Disp. reg. Allegato 1, N. XXXIV	14w	7 ½	20	—	—	2	III	—

Pag. 145 — Testo Tedesco:

		Baumwolle:
156	764	— Abfälle der Be- oder Verarbeitung von Baumwolle, sowie Kunstbaumwolle.
157	765	— wie vorstehend, mit Oel, Fett oder andern schmierigen Stoffen getränkt.
158	763	— wie vorstehend, für Matratzen und Polster zubereitet.
158*a*	765*a*	— Abfälle der Be- oder Verarbeitung von Baumwolle, zur Herstellung von Papier, Pappe oder Isoliermasse bestimmt.
158*b*	765*b*	— wie vorstehend, zum Düngen oder zur Kunstdüngerfabrikation bestimmt.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 34. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Società veneziana di navigazione a vapore.

(Vedi Ordine di Servizio N. 339-1914).

Dal 16 marzo 1916 fino a nuova disposizione, il servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Società Veneziana di navigazione a vapore, di cui l'Ordine di servizio n. 77-1904 della ex Rete Adriatica e l'istruzione n. 411-1904 della ex Rete Mediter-

ranea, viene esteso alle spedizioni in transito per i porti di Genova, Livorno e Napoli, nel senso della sola esportazione dall'Italia.

Per l'attuazione di questo provvedimento è stato pubblicato il 3° supplemento alle « Condizioni e tariffe » valevoli per il detto servizio cumulativo, che sarà distribuito alle stazioni ed agli uffici interessati a cura dell'Ufficio contabilità dei prodotti di Firenze.

Al riguardo si ritiene opportuno di far presente quanto appresso:

Le stazioni ferroviarie ammesse al servizio provvisorio di cui trattasi sono quelle nominate nell'allegato al supplemento anzidetto.

La consegna delle merci a carro completo dalle ferrovie dello Stato alla Società di navigazione avrà luogo direttamente sui carri ferroviari negli scali di Genova Piazza Caricamento Calate (Molo Vecchio), Livorno Marittima e Napoli Marittima. La consegna delle merci in dettaglio si farà, invece, a magazzeno negli scali di Genova S. Limbania, Livorno Marittima e Napoli Marittima.

Per le spedizioni in transito a Genova di merci di provenienza estera sotto vincolo doganale la consegna si farà a magazzeno nello scalo di S. Limbania anche per i carri completi.

Per la tassazione dei trasporti rimangono fermi i prezzi della tariffa A e delle tariffe n. 1, 2, 3 e 4, eccetto che per i diritti di transito, i quali sono da computarsi nella misura indicata nel ripetuto supplemento.

I sopranoli marittimi, pure indicati nel supplemento medesimo per alcune merci, sono applicabili soltanto quando dai dati di misurazione esposti dallo speditore o riconosciuti dalla stazione di partenza si desuma che esse merci abbiano il carattere voluminoso.

Si rammenta che quando le parti chiedano di eseguire esse l'operazione di carico delle merci nelle stazioni ferroviarie di partenza e ciò sia consentito dalle norme vigenti per il servizio interno e cumulativo italiano, oppure quando tale operazione sia secondo le dette norme obbligatoria per le parti stesse, deve essere dedotta dal prezzo di trasporto la quota di L. 0.30 per tonnellata, giustificando tale abbuono con annotazione nell'apposita sede dei diversi tagliandi della lettera di vettura.

Per tutto quanto concerne l'eseguimento dei trasporti rimangono ferme le norme e condizioni in vigore per il servizio cumulativo attraverso i porti dell'Adriatico, salve le seguenti eccezioni all'art. 10 delle citate « Condizioni e tariffe »:

a) le spedizioni possono essere effettuate soltanto in porto affrancato;

b) i noli marittimi, per qualsiasi destinazione, debbono essere pagati, in oro o con l'aggio legale.

La eccezione di cui il comma *b)* vale anche per le spedizioni in transito per il porto di Catania.

Le spedizioni in servizio ferroviario-marittimo di cui si tratta e le eventuali riprese dei transiti di mare per riduzione od annullamento di assegni, sono da scritturarsi sui registri e sui riassunti del servizio internazionale.

Siccome poi le stazioni mittenti, all'atto del trasporto, non sono in grado di stabilire il nolo marittimo da riscuotersi in oro, così esse debbono richiedere agli speditori il pagamento dell'intera tassa in oro od in valuta legale con l'aggiunta dell'aggio in base al cambio conosciuto nel giorno dell'effettuazione del trasporto, salvo liquidazione definitiva quando sarà noto l'ammontare del nolo marittimo.

Di tutte le somme riscosse, compreso l'aggio, devesi prendere debito, nei modi d'uso, sui documenti di trasporto, sui registri e riassunti delle spedizioni, e, nel caso che gli speditori effettuassero il pagamento delle tasse in valuta d'oro, le stazioni di partenza, a pareggio del debito assunto a titolo di aggio, si accrediteranno di ugual somma in conto corrente all'appoggio dell'elenco mod. C1-490 (art. 35 delle norme per il servizio contabile delle gestioni merci).

Per mezzo dei transiti di mare interessati, le stazioni mittenti riceveranno di volta in volta, a mezzo di lettera, la comunicazione dei noli marittimi afferenti ai singoli trasporti e sull'ammontare di detti noli stabiliranno l'aggio effettivamente dovuto dagli speditori, computandolo sempre in base al cambio conteggiato nel giorno della spedizione.

Perciò i mittenti dovranno sempre essere avvertiti che la somma pagata all'atto del trasporto non è definitiva e che, appena possibile, saranno invitati a riscuotere il maggiore aggio pagato.

Di tali rimborsi si dovrà fare annotazione sul duplicato delle lettere di vettura che gli speditori sono tenuti ad esibire e si ritirerà quietanza mediante ricevute mod. Gi-304, assumendone credito sul conto corrente di gestione mod. Ci-436 nella colonna intestata « Aggio non riscosso ecc. ».

A fine mese le dette ricevute dovranno essere riepilogate nel quadro A di un separato elenco mod. Ci-490, riportandone poi l'ammontare complessivo a credito nel prospetto mod. Ci-427.

Le stazioni transito di mare di Genova Piazza Caricamento Calate, S. Limbania, Livorno Marittima, Napoli Marittima e Catania Centrale, per la scritturazione dei trasporti e per il regolamento dei conti con la Società Veneziana di navigazione a vapore, riceveranno particolari separate istruzioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 35. (M. e C.).

Trasporti gratuiti per conto della Compagnia wagons-lits.

In conformità a quanto è stabilito dal punto 19 dell'ordine di servizio n. 200-1915 (2° e 3° comma), la Compagnia internazionale dei wagons-lits è autorizzata ad effettuare gratuitamente, anche a mezzo dei bagagliai F. S., il trasporto degli oggetti occorrenti al servizio delle proprie carrozze a letti e ristorante (oggetti di corredo, generi di consumo, pezzi di ricambio, ecc.).

Tali trasporti debbono essere eseguiti nei bagagliai sia dei treni merci sia dei treni viaggiatori, in appoggio a lettera di porto in servizio mod. CI-112 (verde) sulla quale la C. I. W. L. dovrà praticare in modo visibile l'annotazione « *Trasporto in esenzione di tasse* ».

Con le stesse modalità debbono pure essere effettuate le spedizioni da e per le Officine di Greco Milanese delle pompe montate

su carretto destinate al rifornimento dell'acqua alle carrozze della C. I. W. L.

All'uopo la Compagnia viene fornita di un conveniente quantitativo di fascicoli di mod. CI-112, ed i capi stazione, ai quali gli agenti della C. I. W. L. presenteranno le lettere di porto per la spedizione degli oggetti su indicati, dovranno apporvi il visto ed il timbro ad umido della stazione.

Resta inteso che quando il trasporto degli oggetti stessi viene effettuato nelle carrozze della C. I. W. L. debbono essere osservate le disposizioni dell'ordine di servizio n. 332-1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 15, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai controllori del materiale.*

Ordine di servizio n. 36. (C.).

Servizio cumulativo con la Tripolitania e la Cirenaica (Libia).

(Vedi ordine di servizio n. 161-1915).

In dipendenza del decreto Luogotenenziale 2 gennaio 1916, n. 59, la Società di navigazione « Sicilia » è stata autorizzata, in via provvisoria, ad aumentare del 25 % le quote marittime comprese nei prezzi risultanti dal volume delle « Condizioni e tariffe » valevoli per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Libia.

In attesa che sia provveduto alla pubblicazione della 3ª appendice al detto volume, gli aumenti di cui sopra dovranno essere riscossi suppletivamente in base al prospetto che sarà distribuito a cura dell'Ufficio contabilità prodotti di Firenze.

Resta inteso che l'ammontare di tali aumenti dovrà essere accreditato, dalle stazioni transito di mare, alla Società di navigazione.

La disposizione di cui il presente ordine di servizio avrà effetto per i trasporti accettati dal 6 marzo 1916 in poi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 37. (C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio.

(Vedi ordine di servizio n. 207-1915).

Nelle pagine dell'allegato n. 3 all'ordine di servizio numero 207-1915, che sostituiscono la pagina n. 59 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (ediz. 1° aprile 1915) », devono essere fatte, con decorrenza dal 6 marzo 1916, la modificazione ed aggiunta seguenti:

1° Il punto *Carico e scarico* deve essere così modificato:

« Le operazioni di carico e scarico sono facoltative alle parti per le merci delle ultime tre classi contro abbuono della quota di L. 0,40 per tonnellata per ogni operazione di carico o scarico, purchè il peso delle merci raggiunga il minimo stabilito dalle singole tariffe speciali in vigore sulle ferrovie dello Stato, per carro da dieci tonnellate. Per le merci delle prime cinque classi non è concesso alcun abbuono ».

2° Nel punto *soprattassa di transito*, dopo l'indicazione « Veicoli a due o quattro ruote, ecc. », deve essere fatta la seguente aggiunta:

« È inoltre dovuta la tassa di manovra di L. 1,00 per ogni spedizione di bestiame a capo od a carro completo e di merci a piccola velocità accelerata, di feretri, e di veicoli a due o quattro ruote, e per ogni spedizione a piccola velocità ordinaria a carro completo o pagante un prezzo minimo per vagone ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4. 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 38. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Società " Navigazione toscana " per i trasporti da e per le isole dell'Arcipelago toscano.

(Vedi ordine di servizio n. 390-1914).

I prezzi per quintale di L. 1,50; L. 1,90 e L. 2,30, applicabili, per il percorso marittimo, ai trasporti di merci in servizio cumulativo ferroviario-marittimo, da e per le isole dell'Arcipelago Toscano, sono modificati, rispettivamente, in L. 1,90: L. 2,40 e L. 2,90.

Il prezzo minimo per spedizione ed il prezzo da applicarsi, sempre per il percorso marittimo, alle spedizioni di un sol collo ciascuna di peso fino a 20 kg. fruenti per il percorso ferroviario delle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V., sono elevati da L. 1,30 a L. 1,65.

I prezzi della *tariffa speciale*, annessa all'ordine di servizio n. 390-1914, sono così modificati:

Botti, barili, damigiane, fiaschi, bottiglie, bottiglioni vuoti	L.	3.75	per quintale
Casse, ceste, corbelli e panieri vuoti ed altri lavori da panieraio	»	4.75	» »
Scatole vuote d'ogni qualità e specie	»	4.75	» »
Sedie d'ogni genere	»	0.63	l'una
Valigie, bauli ed altri lavori da valigiaio	»	4.75	per quintale
Bicicli a pedale	»	3.13	l'uno
Tricicli a pedale	»	5.95	»
Motocicli	»	8.45	»

Le disposizioni del presente ordine di servizio avranno effetto per i trasporti accettati dal 6 marzo 1916 in poi.

In relazione a quanto precede, devono essere fatte opportune modificazioni così nell'ordine di servizio n. 390-1914 sopra menzionato, come nelle pagine 128 e 129 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 39. (M. e C.).

Abilitazione al servizio viaggiatori e bagagli della stazione di Rosignano.

(Vedi ordine di servizio n. 50-1915).

La stazione di Rosignano della linea Livorno-Vada, attualmente ammessa ai trasporti a P. V. Ord. per conto esclusivo dello stabilimento Solway e C., con le limitazioni di cui all'ordine di servizio n. 50-1915, verrà abilitata dal giorno 6 marzo 1916 al servizio viaggiatori, bagagli e cani senza limitazioni.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio » a pag. 9, a fianco del nome di Rosignano si dovrà segnare la lettera *B* ed a pag. 12 la nota (37) si dovrà modificare come segue:

« Ammessa, oltre che al servizio viaggiatori, bagagli e cani, ai trasporti di merci a piccola velocità ordinaria con limitazioni ».

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914) » a pag. 50, di fronte al nome di Rosignano si dovranno esporre nella finca 6 la lettera *V* e nella finca 7 la lettera *B*.

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° marzo 1911) » a pag. 39, fra i nomi della stazione di Roseto Capo Spulico e Rosolina si dovrà inserire:

/ Rosignano / 212 / Roma / 547 / Roma-Battipaglia / 998 /

Infine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli, le stazioni ed il Controllo viaggiatori e bagagli, dovranno aggiungere sull'apposita sede il nome della stazione di Rosignano, e per la distanza ed il relativo istradamento dovranno regolarsi come appresso:

Le stazioni della linea Bivio Calambrone-Livorno Centrale-Vada dovranno rilevare la distanza per Rosignano dalla tabella 78 (pag. 86 del Prontuario generale, edizione 1914) debitamente completata come dall'ordine di servizio n. 50-1915; le altre stazioni della rete dovranno formare invece la distanza suddetta aggiungendo km. 5 a quella esposta per Vada e km. 3 a quella indicata per Castiglioncello, scegliendo poi la distanza complessiva che risulterà più breve.

L'istradamento dovrà essere quello della stazione di Vada o di Castiglioncello, a seconda che l'una o l'altra avrà servito di base per la formazione della distanza.

Distribuito agli agenti delle classi 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio n. 40. (L.).

Attivazione del sistema di blocco nei due sensi di marcia dei treni fra il Bivio Castelrosso e la stazione di Santhià (linea Torino-Milano).

A partire dai treni *2040* e *163* del giorno *20 marzo 1916* sarà attivato, fra il Bivio Castelrosso e la stazione di Livorno Vercellese

(inclusa) l'esercizio col sistema del blocco assoluto nei due sensi di marcia dei treni, in continuazione del blocco fra Torino e Castelrosso.

A partire poi dagli stessi treni del giorno *22 stesso mese* **sarà** pure attivato l'esercizio del blocco nel successivo tratto Livorno Vercellese (esclusa) Santhià (Cabina *B*).

Nel seguente prospetto sono indicate le posizioni dei posti di blocco e dei segnali, nonchè le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

Per i treni da Chivasso a Santhià – Distanza fra				Progressiva chilometrica dall'asse del F. V. di Torino P. N.	CABINE POSTI DI BLOCCO	Numero progressivo del Posto di blocco (da Torino P. N.)	Per i treni da Santhià a Chivasso – Distanza fra			
il semaforo di avviso a distanza ed il semaforo di protezione di 1ª Categoria	il semaforo di 1ª Categoria e lo scambio estremo preso di punta o la traversa limite di stazionamento	il semaforo di partenza lato Santhià e l'ala di avviso corrispondente (transito)	il semaforo di partenza lato Santhià e l'asse del F. V.	km.		No.	il semaforo di partenza lato Chivasso e l'asse del F. V.	il semaforo di partenza lato Chivasso e l'ala di avviso corrispondente (transito)	il semaforo di 1ª Cat. e lo scambio estremo preso di punta o la traversa limite di stazionamento	il semaforo di avviso a distanza e il semaforo di protezione di 1ª Categoria
884	605 (1)	677	72	30.783	Castelrosso (Cabina isolata)	14	279	612	150	754
746	368	712	101	33.935	Torazza (Cab. add. al F. V.)	15	338	894	144	845
941	401 (1)	574	173	38.391	Saluggia (Cab. add. al F. V.)	16	102	618	213	784
781	517 (1)	665	148	41.186	S. Antonino (Cab. add. al F. V.)	17	122	622	500 (1)	802
799	141	762	256	45.403	Livorno (Cab. add. al F. V.)	18	130	666	167	786
747	140	803	209	49.796	Bianzè (Cab. add. al F. V.)	19	100	652	252	809
865	240	619	249	55.395	Tronzano (Cab. add. al F. V.)	20	166	653	244	718
—	—	—	—	57.533	Santhià (Cab. B) (Cabina isolata)	21	170 (2) 393 (3)	—	—	—

In tutte le stazioni e fermate l'ala d'avviso per il libero transito è accoppiata a quella di 1ª categoria di protezione.

Tutti i segnali sono situati alla sinistra rispetto ai treni cui comandano.

(1) Distanza dall'asse del F. V.
(2) Per i binari viaggiatori.
(3) Per il fascio merci.

Tutte le cabine sono provviste di apparato idrodinamico ad eccezione di quella di Castelrosso, nella quale è stato conservato l'apparato Saxby preesistente.

Nessuna variante verrà apportata all'attuale segnalamento della fermata di Castelrosso e della stazione di Santhià, fatta eccezione per quello di partenza da quest'ultima verso Arona e Vercelli.

I semafori ad un'ala che comandano ai treni in partenza dalle linee II, III e dal fascio merci verso dette direzioni verranno sostituiti con semafori a 2 ordini di ali per comandare in modo distinto coll'ala superiore ai treni diretti verso Arona, con quella inferiore ai treni diretti verso Vercelli.

Le Divisioni interessate impartiranno, ciascuna nella propria competenza, le disposizioni necessarie per l'attivazione di cui trattasi.

Da distribuirsi agli agenti delle categorie 53, 54, 55 *del Compartimento di Torino.*

Il Direttore generale

R. DE CORNÉ.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Felisini** Giovanni - Manovale avventizio - Stazione Milano P. T. - Caporale maggiore di fanteria - morto il 20 agosto 1915.

(157580) - **Proserpio** Giovanni Battista - Applicato - Stazione Como S. G. - Sottotenente di fanteria - morto l'11 novembre 1915.

- **Interdonato** Cosimo - Frenatore avventizio - Deposito Sapri - Soldato di fanteria - morto l'11 novembre 1915.

- **Guerrieri** Emilio - Manovale avventizio - Stazione Torre Orsaia - Soldato di fanteria - morto il 12 novembre 1915.

(148094) - **Angelica** Stefano - Manovale Deposito combustibili - Roma S. L. - Caporale di fanteria - morto il 30 novembre 1915.

- **Santini** Geniale - Manovale avventizio - Stazione Pesaro - Soldato di fanteria - morto il dicembre 1915.

- **Biglia** Riccardo - Aiutante applicato avventizio - Stazione Pallanza - Soldato del genio - morto il 21 gennaio 1916.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Gianoli** Egidio - Cantoniere avventizio - Sezione Lavori Milano Est - Soldato di fanteria - morto il 18 ottobre 1915.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIA CONTRATTA AL CAMPO.

(147183) - **De Luca** Giuseppe - Aiutante applicato - Stazione Napoli Scalo - Caporale del genio - morto il 10 dicembre 1915.

SENTENZA

Trasporto di merci - Rispedizione - Avaria - Esonero da responsabilità.

Le rispedizioni di merci per strada ferrata giusta l'art. 111 *delle tariffe e condizioni di trasporto si effettuano alle stesse condizioni di irresponsabilità proprie della precedente spedizione.*

Se quindi il carico è stato eseguito dall'originario mittente, e se lo stesso ha rilasciato dichiarazione di garanzia per spandimento dei fusti a tappo aperto, queste condizioni valgono ad esonerare l'Amministrazione da responsabilità anche per lo spandimento verificatosi durante il secondo trasporto.

CASSAZIONE ROMA — Sentenza 3 dicembre 1915 (est. Marino) — Carboni c. Ferrovie dello Stato.

FATTO.

Osserva che Enrico Carboni convenne innanzi la Pretura di Bologna le Ferrovie per sentirsi condannare al pagamento di L. 494.98 per danni derivatigli per avarie in una spedizione di vino, ed il Pretore respinse la domanda.

Propose appello il Carboni, esponendo che nel 30 ottobre 1913 spedì da Bologna a Genova ed al proprio indirizzo 14 fusti di vino del peso di 8500 kg., carico che venne eseguito dall'Amministrazione, che si era fatto pagare il diritto dovuto per tale operazione. Detta spedizione fu effettuata il giorno dopo a piccola velocità ed arrivò a Genova il giorno 8 successivo novembre. Ivi gli agenti

della ferrovia, aperto il vagone, riscontrarono diversi fusti inclinati e tracce di dispersione di vino e perciò ripiombarono il carro in attesa di regolare constatazione in presenza del destinatario e di periti. Eseguitasi tale constatazione il 15 novembre, il perito accertò una deficienza di 1171 kg. di vino e giudicò che la dispersione era avvenuta dalle cannuccie per il rovesciamento dei fusti a seguito di *sobbalzi normali*, stante la deficiente calzatura dei fusti stessi. Dopo ciò il Carboni ritirò il vino con riserve di reclamo, che difatti presentò il 28 detto mese di novembre, chiedendo il prezzo di L. 38 al quintale, nonchè il rimborso proporzionale del nolo per il ritardo di 86 ore nella consegna.

Rimasto infruttuoso il reclamo, il Carboni adì il Pretore che, secondo il Carboni, erroneamente giudicò, in quanto che negò che vi fosse stata una rispedizione da Bologna a Genova per parte dell'Amministrazione, mentre ciò sta di fatto, e che ad ogni modo, essendo accertato che il danno era avvenuto per causa di urti evidenti, avrebbe dovuto il Pretore condannare l'Amministrazione alla rivalsa.

Il Tribunale di Bologna con sentenza del 6 gennaio-2 febbraio 1915 rigettò l'appello.

Ricorre il Carboni per due mezzi:

1° Violazione dell'art. 400 cod. comm., falsa interpretazione degli art. 69, 111, 130 lett: *a*) e *i*) della tariffa e condizioni per i trasporti sulle strade ferrate del 27 aprile 1885, confermate dalle leggi 22 aprile 1905 e 12 luglio 1906-7 luglio 1907, e violazione altresì dell'art. 360, n. 6 C. P. per difetto di motivazione. Perchè ritenne il Tribunale che fosse stato unico il contratto di trasporto, mentre erano due, l'uno da Trinitapoli a Bologna e l'altro da Bologna a Genova, giusta le lettere di porto. Pel primo esso mittente eseguì il carico e rilasciò dichiarazione di esonero delle ferrovie da qualsiasi responsabilità, non così pel secondo. Doveva quindi essere decisa la causa in base alla seconda lettera di porto, in cui non è scritto che il carico e scarico fosse a cura del mittente.

2° Violazione degli art. 1335 C. C., 216 e 360 P. C. per avere negato di provare, mercè l'interrogatorio, che egli a Bologna non aveva eseguito nè carico nè scarico avendo anche pagato il diritto fisso di carico; circostanze queste che sarebbero state decisive per fare ritenere la responsabilità delle ferrovie.

DIRITTO.

Considera che basti prospettare i fatti per escludere qualsiasi colpa dell'Amministrazione essendo risaputo che non vi è danno a rivalere senza colpa.

È fuori dubbio che la spedizione da Trinitapoli a Bologna fatta da Ruggero De Biase ad Enrico Carboni fu eseguita in carro completo, ed il carico fu operato dal mittente e lo scarico a Bologna doveva essere fatta dal destinatario, e che infine, giusta le lettere di porto, la ferrovia veniva esonerata da qualsiasi responsabilità per mancanza e spandimento dei fusti viaggianti a tappo aperto. Da ciò una conseguenza logica, che è fondata altresì su testi di legge: quella cioè che di qualsiasi mancanza o spandimento dei fusti non deve rispondere l'Amministrazione.

E ciò non solamente pel patto dell'esonero, ma anche perchè spetta allo speditore che assume il carico della merce sui vagoni, di collocarla e condizionarla in modo da non soffrire avarìe, giusta quanto dispone l'art. 69 della tariffa. E poichè la perizia ha constatato che la dispersione del vino era avvenuta per rovesciamento dei fusti in seguito ai sobbalzi normali, stante la deficiente calzatura dei fusti, consegue che per l'art. 130 della tariffa suddetta comma *e*) ed *i*) di nulla deve rispondere la ferrovia.

Da Bologna la merce fu rispedita dal Carboni a Genova e nello stesso carro completo, e non fu scaricata, e ciò a norma dell'art. 111 della ripetuta tariffa e come non si dubita che sia avvenuto; fu pagato soltanto il diritto fisso di 0,565 per tonnellata, e nella lettera di porto sta scritto: *Rispedizione della spedizione* a P. V. 2143 da Trinitapoli.

Ciò posto, se i contratti di trasporto sono in realtà due, non è lecito dubitare che il secondo contratto da Bologna a Genova venne fatto alle stesse condizioni di quello da Trinitapoli a Bologna. E ciò perchè fu richiamata quella lettera di porto con cui viaggiò la merce da Trinitapoli a Bologna, e questo significa che vennero richiamate le stesse condizioni del primo contratto. Questo ha ritenuto il Tribunale con incensurabile apprezzamento, che d'altronde è fondato sulla logica dei fatti che si verificarono.

La merce non fu consegnata a Bologna al Carboni e non fu scaricata, ma venne soltanto svincolata, e ciò perchè la rispedizione non poteva essere effettuata senza operare lo svincolo, giusta il citato art. 111. E perciò non può ricavarsi dallo svincolo la conseguenza della responsabilità della ferrovia, una volta che questa non pose le mani sulla merce.

Ed è tanto vero che nessun diritto di scarico e carico essa esigette. Tutto venne fatto dal Carboni, come ha ritenuto la sentenza denunciata.

Va di conseguenza respinto il ricorso con le conseguenze di legge.

Errata-corrige

Ordine di servizio n. 31 (Boll. uff. 8-1916). — A pag. 154 invece di « abbuono di L. *0.48* » leggasi « abbuono di L. *0.484* ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 10

9 MARZO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, marzo 1916 — Tip. Editrice Nazionale C. 80

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

Per memoria).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

DECRETO LUOGOTENENZIALE 30 *gennaio* 1916, *n.* 168, *col quale è autorizzata la spesa di L. 512000 per la costruzione di pontili con gru elettriche e relativi binari sulla rada di Vado* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Considerato che è urgente provvedere per lo sfollamento del porto di Genova, mettendo altri porti del Tirreno in condizioni di maggior rendimento nell'interesse della difesa economica del paese;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È autorizzata la spesa di L. 512,000 per la costruzione di due pontili in legname e di un pontile in ferro o in legname con quattro gru elettriche e relativi binari nella rada di Vado.

Alla detta spesa, che resterà a totale carico dello Stato, si provvederà con i fondi stanziati al capitolo 155 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1915-916.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 febbraio 1916, n. 49.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 gennaio 1916.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CARCANO — CIUFFELLI.

Visto, Il guardasigilli: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 30 *gennaio* 1916, *n.* 219, *riguardante la alienazione delle carte fuori uso delle Amministrazioni dello Stato, e la semplificazione del provvedimento per gli scarti* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, con la quale furono conferiti al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Visto l'art. 82 del regolamento per gli uffici di registratura e di archivio nelle Amministrazioni centrali approvato col R. decreto 25 gennaio 1900, n. 35;

Visto l'art. 69 del regolamento per gli archivi di Stato approvato col R. decreto 2 ottobre 1911, n. 1163;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale,* 4 marzo 1916, n. 53.

Visto l'art. 36 del regolamento per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità dello Stato approvato col R. decreto 4 maggio 1885, n. 3074, serie terza;

Ritenuta la convenienza di semplificare il procedimento per gli scarti di atti delle pubbiche amministrazioni, in vista delle deficienze di impiegati derivanti dallo stato di guerra;

Ritenuto parimente che, in vista degli urgenti e straordinari bisogni dipendenti dallo stato medesimo, conviene facilitare l'opera propostasi dal Comitato nazionale avente sede in Roma, per la raccolta dei rifiuti di archivio a beneficio dell'Associazione della Croce Rossa italiana, nonchè di facilitare al mercato nazionale l'approvvigionamento di materiale per la febbricazione della carta;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, e del ministro del tesoro, di concerto con gli altri ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Durante lo stato di guerra le carte delle Amministrazioni dello Stato delle quali sia stata legalmente riconosciuta inutile l'ulteriore conservazione, sia agli effetti amministrativi sia per scopo di studio, saranno cedute senza corrispettivo al Comitato nazionale per la raccolta dei rifiuti di archivio, avente sede in Roma, od ai Comitati ed uffici locali ad esso delegati.

Art. 2.

Perchè possa farsi luogo allo scarto è necessario che, a cura dei capi dei rispettivi uffici, siano redatti gli elenchi indicati all'art. 69 del regolamento 2 ottobre 1911, n. 1163.

Tali elenchi saranno comunicati, in doppio esemplare, alla Direzione dell'Archivio di Stato della circoscrizione, ed ove essa li riconosca meritevoli, in tutto o in parte, di approvazione e li munisca di visto, saranno sottoposti al Ministero dell'interno, cui

spetta autorizzare l'eliminazione, sentita, nei casi di maggiore importanza, la Giunta del Consiglio per gli archivi del Regno.

Per gli elenchi o per le parti di essi che non siano approvati, la Direzione dell'archivio avrà facoltà di disporre opportune verifiche od anche di promuovere la convocazione della Commissione locale, ai sensi degli articoli 82 del regolamento 25 gennaio 1900, n. 35, e 69 del regolamento 2 ottobre 1911, n. 1163, e sulla proposta da essa formulata deciderà il Ministero dell'interno, giusta il precedente comma.

Art. 3.

La eliminazione di stampati di ogni genere fuori uso sarà disposta, senza alcuna delle formalità di cui al precedente articolo, dai capi dei rispettivi uffici, che ne daranno avviso al Ministero dal quale dipendono.

Art. 4.

All'atto della cessione prevista dall'art. 1 sarà redatto un verbale contenente l'indicazione della quantità di carta ceduta, e la espressa dichiarazione, fatta sotto la personale responsabilità del funzionario rappresentante dell'Amministrazione, che la carta corrisponde alle partite risultanti dagli elenchi redatti ai sensi dell'art. 1 e debitamente approvati ovvero che si tratta esclusivamente di stampati fuori uso.

Art. 5.

Il Comitato cessionario deve esplicitamente impegnarsi a non dare alla carta ceduta destinazione diversa da quella per la quale fu concessa, ed a non metterla in libera circolazione, curando che essa sia inviata al macero, salvo che il libero uso sia stato espressamente consentito dal Ministero dell'interno.

L'Amministrazione a cui le carte appartengono, a mezzo di propri funzionari, potrà disporre i contratti necessari per assicurarsi dell'adempimento delle condizioni cui la cessione è subordinata.

Art. 6.

Qualora, per speciali ragioni, il Ministero dell'interno creda opportuno di prescriverlo, la carta sarà direttamente eliminata a cura degli uffici cui appartiene ed il relativo provento sarà corrisposto all'Associazione della Croce Rossa italiana.

Alla medesima saranno devoluti i proventi di eliminazione già approvati ed effettuati, che non siano stati ancora versati dal tesoro.

Art. 7.

Sono abrogate le disposizioni contrarie al disposto del presente decreto, che entrerà in vigore il giorno stesso della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 gennaio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — GRIPPO — ORLANDO — CORSI — DANEO — CARCANO — MARTINI — RICCIO — SONNINO — ZUPELLI — CIUFFELLI — CAVASOLA — BARZILAI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 17 *febbraio* 1916, *n.* 192, *riguardante modificazioni di tariffe e semplificazioni di esercizio per le ferrovie concesse, le tramvie extra-urbane ed i servizi di navigazione lacuale* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Ritenuto che nelle attuali condizioni del mercato del carbon fossile, occorre adottare provvedimenti eccezionali a favore delle ferrovie concesse all'industria privata, delle tramvie extra-urbane a trazione meccanica e dei servizi di navigazione lacuale, onde evitare i danni che dalla cessazione di tali servizi pubblici deriverebbero alla economia nazionale;

Che, occorrendo adattare i provvedimenti alle diverse condizioni locali, in cui si svolge la industria dei trasporti, e tener conto delle condizioni finanziarie degli esercenti, è necessario prescindere dalle procedure stabilite dai Regi decreti 5 agosto 1869, n. 5211, 15 novembre 1869, n. 5348, e 9 maggio 1912, n. 1447, sulle ferrovie, tramvie e servizi di navigazione concessi all'industria privata, nonchè, per quanto si riferisce alle tramvie autorizzate prima della legge 12 luglio 1908, n. 444, da quelle concernenti gli enti locali, in base ai rispettivi atti di concessione;

Sentito il Consiglio dei ministri;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1° marzo 1916, n. 50.

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, e coi ministri del tesoro e di agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nel limite che risulterà necessario, caso per caso, il ministro dei lavori pubblici è autorizzato a consentire aumenti di tariffe per i trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e merci, che si eseguono su ferrovie — comprese quelle in esercizio economico — tramvie extra-urbane a trazione meccanica e con i servizi di navigazione lacuale, concesse alla industria privata, aumenti di tariffe che, in media, non superino il 10 per cento delle tariffe in vigore, oltre quelli consentiti dall'art. 11 della legge 14 luglio 1912, n. 835.

Art. 2.

Quali che siano gli obblighi degli esercenti dei detti servizi pubblici di trasporto, nei riguardi degli enti locali il ministro dei lavori pubblici è autorizzato a consentire, nei limiti del necessario, la riduzione del numero delle coppie dei treni, senza che si faccia luogo a riduzioni dei rispettivi sussidi, canoni e sovvenzioni.

Art. 3.

Nei casi di urgenza, il ministro dei lavori pubblici è autorizzato a fare accordare, nei limiti suindicati, gli aumenti di tariffe e le riduzioni del programma di esercizio dai competenti circoli ed uffici di ispezione delle ferrovie, salvo la definitiva approvazione ministeriale.

Art. 4.

Le presenti disposizioni avranno vigore per la durata della guerra e finchè durino le condizioni eccezionali del mercato del carbon fossile.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 febbraio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 17 *febbraio* 1916, *n.* 203, *col quale sono modificate, nei riguardi degli olii vegetali ed animali, le disposizioni contenute nel decreto Luogotenenziale* 18 *luglio* 1915, *n.* 1112 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce poteri straordinari al Governo del Re;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, 3 marzo 1916, n. 52.

Visto il Nostro decreto 18 luglio 1915, n. 1112, relativo al trasporto per via di mare di combustibili liquidi ed alla sorveglianza dei depositi dei combustibili stessi;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro della marina, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, e col ministro della guerra, delle colonie, delle finanze, dei lavori pubblici, di agricoltura, industria e commercio e di grazia e giustizia e culti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Restando immutate le disposizioni in vigore circa la esportazione degli olii vegetali, sono revocate per gli olii vegetali ed animali le restrizioni relative all'uscita dai porti del Regno di combustibili liquidi ed alla sorveglianza dei depositi dei combustibili stessi, sancite dal Nostro decreto 18 luglio 1915, n. 1112.

Nei casi di trasporto degli olii vegetali e animali per via di mare tra un punto e l'altro dello Stato e delle colonie, resta fermo l'obbligo di imbarcarli soltanto su piroscafi addetti a linee esercitate o sovvenzionate dallo Stato, salva nel ministro della marina la facoltà di concedere che, in circostanze eccezionali, il trasporto degli olii stessi possa essere eseguito con altri mezzi.

Art. 2.

Per le contravvenzioni alle disposizioni del presente decreto sono applicabili le penalità stabilite dall'art. 8 del decreto Luogotenenziale 18 luglio 1915, n. 1112.

Il presente decreto avrà vigore dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 febbraio 1916.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CORSI — ZUPELLI — MARTINI — DANEO — CIUFFELLI — CAVASOLA — ORLANDO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 20 *febbraio* 1916, *n.* 191, *relativo al traffico del carbone nel porto di Genova* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671 che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Vista la legge n. 50 del 12 febbraio 1903, per la costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova;

Visto il regolamento per l'applicazione della citata legge;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1° marzo 1916, n. 50.

Vista la necessità di provvedere nell'interesse della economia generale del paese, perchè le spese di sbarco del carbone nel porto di Genova siano contenute entro i giusti limiti;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato dei lavori pubblici, di concerto coi ministri segretari di Stato della marina e dell'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Comitato esecutivo del Consorzio autonomo del porto di Genova è autorizzato, durante la presente guerra, a stabilire per le operazioni di sbarco del carbone da vapore a vagone un prezzo massimo globale che comprenda tutte le spese che, per effetto del passaggio della merce da piroscafo a vagone, possono gravare la merce stessa, compresa quindi anche la spesa per l'eventuale deposito del carbone su galleggiante o nave fino a quindici giorni dalla data dello sbarco.

Per ulteriore permanenza del carbone sul galleggiante o nave oltre ai 15 giorni sarà stabilita dal Consorzio la spesa massima ammissibile per tonnellata-giorno.

I prezzi di cui al presente articolo devono essere approvati dal prefetto di Genova per delegazione dei ministri dei lavori pubblici, della marina e dell'agricoltura, industria e commercio.

Art. 2.

Il ricevitore della merce all'interno che la troverà, per le operazioni di cui al precedente articolo, gravata di una spesa maggiore, avrà diritto di rivolgersi alla presidenza del Consorzio per il rimborso della maggiore somma che avesse dovuto pagare.

Art. 3.

La domanda di rimborso al presidente del Consrzio deve essere presentata entro un mese dal ricevimento della merce.

Art. 4.

Il presidente del Consorzio decide sulla domanda di rimborso con decreto motivato ed ingiunge, ove ne sia il caso, alla ditta di eseguire il rimborso della maggior somma percepita.

Art. 5.

In caso di rifiuto al pagamento da parte della ditta, indipendentemente dall'azione civile da parte del ricevitore della merce, il presidente del Consorzio potrà con decreto motivato escludere la ditta dall'eseguire operazioni in porto per un periodo di tempo da un mese ad un anno.

Art. 6.

L'esclusione della ditta dalle operazioni in porto prevista dall'articolo precedente deve essere pronunciata per un anno, qualora essa sia recidiva nell'esigere, dai ricevitori delle merci, compensi maggiori di quelli stabiliti.

Art. 7.

Al prezzo globale di cui all'art. 1° il Consorzio autonomo del porto assumerà a richiesta dello speditore le operazioni di sbarco del carbone, messa a vagone e spedizione.

Art. 8.

Per soddisfare alle necessità derivanti dall'applicazione del precedente articolo il capitano del porto, nella sua qualità di delegato del presidente del Consorzio autonomo del porto di Genova, è autorizzato a requisire le navi per deposito, i rimorchiatori e i galleggianti occorrenti, fra quelli normalmente addetti al servizio dei carboni nel porto.

Il prezzo di requisizione verrà previamente stabilito, e quando occorra modificato, da una Commissione composta dal capitano del porto, da un proprietario di chiatte e da un delegato della Camera di commercio.

Art. 9.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 febbraio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI — CAVASOLA — CORSI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 28 *febbraio* 1916, *n.* 224, *relativo ai pagamenti da farsi in oro* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In forza dei poteri conferiti al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, 3 marzo 1916, n. 52.

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'agricoltura, l'industria e il commercio, di concerto coi ministri del tesoro, delle finanze, degli affari esteri e di grazia e giustizia;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Durante il periodo della guerra tutti i pagamenti da eseguire in adempimento di contratti portanti la clausola « oro effettivo » o altra equivalente sono fatti in valuta legale al corso ufficiale del cambio al giorno della scadenza.

Il creditore può tuttavia richiedere che il pagamento nella valuta stabilita dal contratto sia rinviato a sei mesi dopo la pubblicazione della pace; in tal caso il debitore sarà tenuto a corrispondere per il tempo della proroga gli interessi in valuta italiana sulla somma dovuta nella misura del quattro per cento in ragione d'anno.

Art. 2.

Durante lo stesso periodo della guerra è fatto divieto d'inviare all'estero per il rimborso o per il pagamento titoli italiani emessi sia dallo Stato che da enti pubblici o da Società nazionali e già estratti nonchè cedole maturate sui titoli stessi.

Le contravvenzioni a tale divieto sono punite con multa dal doppio al quadruplo dell'importo dei titoli e delle cedole esportate calcolato al valore nominale.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 febbraio 1916.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CAVASOLA — CARCANO — DANEO — SONNINO — ORLANDO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce Rossa è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di febbraio 1916 la somma di L. 108,000, di cui L. 36,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al Sig. Presidente del Comitato Centrale dell'Associazione Italiana della Croce Rossa, il quale ha acconsentito che L. 900 siano versate all'Opera dello « Scalda rancio », e L. 72,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai Sigg. Prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 al febbraio 1916, la somma di L. 924,000.

Appendice n. 6 all'Ordine generale N. 28-1912. (L.)

Modificazione alla circoscrizione delle Sezioni Lavori di Padova e di Udine.

(Vedi Bollettino n. 41-1912; 21-28-36-42-1913 e 39-1915).

A datare dal 1° marzo 1916 la giurisdizione delle Sezioni Lavori di Padova e di Udine del Compartimento di Venezia viene modificata come dal seguente prospetto:

Divisioni	Sezioni	Linee o tronchi di linea compresi in ciascuna Sezione	*Osservazioni*
Venezia	Padova	Quadrivio Gazzera (e) - Treviso (e) Quadrivio Gazzera (e) - Portogruaro (e) Treviso (e) - Belluno (i) Belluno (e) - Pieve di Cadore (i) Padova (e) - Padova Campo di Marte (i) Padova (e) - Marano (i) Padova (i) - Bassano (i) Raccordo Bivio Monselice - Bivio Camposampiero Cittadella (e) - Treviso (e) Camposampiero (e) Montebelluna (e) Montebelluna (i) Susegana (e)	(e) esclusa (i) inclusa
	Udine	Treviso (i) Udine (e) Treviso (e) - Motta di Livenza (i) Udine (e) - Pontebba (i) Udine (i) - Confine illirico - Cormons (e) Portogruaro (i) - Spilimbergo (i) Spilimbergo (e) - Pinzano (i) Pinzano (e) - Gemona Ospedaletto (e)	

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella adunanza n. 92 del 23 febbraio 1916.

Ordine di servizio n. 41. (M. T. V. L. SAN.).

Trasporti di acqua per conto dell'Amministrazione e di terzi.

Per il regolare svolgimento dei trasporti dell'acqua occorrente ai servizi dell'Amministrazione e di quelli fatti per conto di terzi, devono essere osservate le disposizioni seguenti.

I. — TRASPORTI PER CONTO DEI SERVIZI.

1° *Programma dei trasporti.* — Le Divisioni Movimento, ad ogni cambiamento d'orario, prendono l'iniziativa di accordi colle Divisioni Trazione e Lavori, allo scopo di concretare il programma particolareggiato per l'effettuazione dei treni materiali destinati al trasporto dell'acqua potabile da fornire alle stazioni e pel riempimento delle cisterne lungo le linee, e ne curano la pubblicazione con apposita circolare interna.

Per il trasporto dell'acqua necessaria ai rifornitori, l'invio dei carri-serbatoio potrà essere fatto anche con treni ordinari e con facoltativi.

2° *Veicoli da utilizzare.* — Per l'eseguimento di questi trasporti debbono essere utilizzati i carri-serbatoio assegnati in dotazione ai Servizi Lavori e Trazione (circolare n. 27-1915), utilizzando quelli assegnati al Servizio Lavori pel trasporto dell'acqua potabile destinata alle stazioni ed al riempimento delle cisterne lungo le linee, e quelli assegnati al Servizio Trazione per l'acqua destinata al rifornimento delle locomotive.

L'uso promiscuo di detti carri-serbatoio non è ammesso se non in via temporanea e previ accordi fra le Divisioni Lavori e Trazione interessate.

Occorrendo adibire al trasporto dell'acqua potabile dei carri-serbatoio precedentemente utilizzati per trasporto di acqua non potabile, i serbatoi stessi debbono essere convenientemente lavati e sterilizzati (vedi punto IV).

3° *Piombatura dei carri-serbatoio.* — I carri-serbatoio carichi viaggianti con treni ordinari, debbono essere piombati.

4° *Sorveglianza nelle operazioni di prelievo.* — Quando nelle stazioni l'acqua potabile viene attinta direttamente dal carro-serbatoio, spetta al capo stazione di sorvegliare le relative operazioni per evitare, da parte del personale dipendente, abusi o inutile spreco di acqua.

Per i prelievi dai carri in linea la sorveglianza stessa spetta al personale del Servizio Lavori.

5° *Gestione dei carri-serbatoio.* — La gestione dei carri-serbatoio di cui la predetta circolare n. 27-1915, è affidata rispettivamente alle Divisioni Lavori e Trazione le quali cureranno che i carri-serbatoio loro assegnati in dotazione siano mantenuti sempre sulle linee dipendenti e provvederanno sollecitamente alle ricerche in caso di disguido, chiedendo, ove occorra, l'ausilio delle Delegazioni del materiale mobile di Milano e Napoli.

Il personale del Movimento deve astenersi in modo assoluto dal dislocare, anche momentaneamente e per qualsiasi ragione, i carri-serbatoio dalle rispettive località di residenza; non deve, senza autorizzazione, utilizzarli per scopi diversi da quello cui sono adibiti; ed è tenuto a coadiuvare il personale dei Lavori e della Trazione nelle ricerche, appena gli vengano segnalati casi specifici di disguidi dei predetti carri-serbatoio.

6° *Ricovero dei carri-serbatoio.* — I carri-serbatoio assegnati ai Servizi Lavori e Trazione vengono ricoverati in determinate stazioni di residenza su appositi binari appartenenti ai detti Servizi, o in mancanza di questi, sui binari di stazione, previ accordi con le Divisioni Movimento.

In quest'ultimo caso la vigilanza sui carri stessi spetta alla stazione che, in quanto possibile, provvederà a tenerli ricoverati in gruppo sui binari assegnati allo scopo.

7° *Riparazione dei carri-serbatoio.* — I verificatori, quando etichettano dei carri-serbatoio assegnati ai Servizi Lavori e Trazione, debbono informarne, a mezzo dell'apposito tagliando annesso alla matrice dell'etichetta (V-57, V-57-*a* e V-57-*b*), la stazione ritirandone ricevuta. Questa, a sua volta cura il pronto inoltro dei veicoli etichettati alla Officina od alla Squadra di Rialzo cui sono destinati.

Se il carro è stato etichettato nella stazione di sua residenza fissa, e questa è pure sede del sorvegliante o del capo deposito che ha in consegna il carro, la stazione provvede ad informarli dell'avvenuto etichettamento del carro.

Qualora invece, l'etichettamento sia avvenuto in stazione che non sia quella di residenza del carro-serbatoio, o questa non sia sede del sorvegliante o del capo deposito, che lo ha in consegna, il capo della stazione ove il carro è stato etichettato ne dà avviso al capo della stazione interessata e questi al sorvegliante od al capo deposito.

Alla eventuale sostituzione dei serbatoi tolti dalla circolazione per guasti, provvederà il Servizio interessato con quelli in sua dotazione.

Si ricorda che, come è disposto dalla circolare n. 27-1915, le Officine e le Squadre di rialzo che ricevono in riparazione i carri-serbatoio, in luogo di consegnarli senz'altro, dopo riparati, al personale del Movimento, devono spedirli con lettera di porto in servizio alla località di residenza, informandone gli Uffici della Trazione e dei Lavori interessati.

II. Trasporti per conto di terzi.

Al trasporto dell'acqua per conto di terzi (Comuni, Amministrazioni governative, private ecc.), provvede il Servizio Movimento con carri-serbatoio in sua dotazione.

Dovendo essere ceduta acqua di alimentazione dei rifornitori dell'Amministrazione, la vendita spetta al Servizio Trazione e la procedura da seguirsi è quella fissata dall'Ordine di servizio n. 38/1913.

I trasporti che si eseguono per lunghi periodi, fra località determinate, devono essere disciplinati da apposito programma da concordarsi fra le Divisioni Movimento interessate.

L'iniziativa degli accordi spetta alla Divisione nella cui circoscrizione trovasi la località che dev'essere rifornita d'acqua.

Nel fissare i treni per l'inoltro a carico ed il ritorno a vuoto dei carri-serbatoio devesi aver di mira principalmente di ridurre al minimo il numero dei veicoli occorrenti in turno, nonchè l'impegno di locomotive.

Qualora lo scarico dell'acqua da parte dei terzi non proceda con la necessaria speditezza, le stazioni sono tenute a informarne prontamente la rispettiva Divisione Movimento, indicandone anche le cause, per i provvedimenti del caso.

III. — Cautele da usarsi nel carico e nello scarico dei carri-serbatoio.

Quando si tratta di trasportare *acqua potabile* destinata al consumo del personale dell'Amministrazione o di terzi, per evitare il pericolo che la medesima venga inquinata e quindi possano diffondersi malattie infettive, i carri-serbatoio a ciò destinati devono essere periodicamente puliti e lavati a cura delle Squadre di Rialzo che saranno a ciò designate per ogni trasporto, d'accordo fra le Divisioni Movimento e Veicoli interessate.

I Funzionari sanitari quando ritengano di prescrivere che venga eseguita anche la sterilizzazione dei carri-serbatoio destinati al trasporto di acqua potabile, dovranno prendere accordi con la Divisione Veicoli interessata, per stabilire in quale località possa essere fatta.

Per il carico e lo scarico di questi carri-serbatoio, devono essere particolarmente osservate le cautele seguenti:

a) All'atto del riempimento del carro-serbatoio, il tubo di erogazione della colonna idraulica deve essere munito di largo cappello, alla scopo di proteggere l'apertura dei serbatoi dalla introduzione della polvere, d'insetti o di materie estranee che potrebbero alterare la potabilità dell'acqua.

b) Per il riempimento dei carri deve essere evitato, ove sia possibile, l'uso di idranti a livello del suolo od a piccola altezza da terra, ricorrendo invece a bocche situate ad altezza sufficiente per permettere il riempimento diretto senza l'impiego di

tubi di raccordo, od a mezzo di semplici doccie metalliche d'accompagnamento.

c) Quando per il riempimento si debba ricorrere all'uso di tubi di tela, si deve evitare che questi s'imbrattino di terriccio; proteggere le due estremità dei tubi stessi con coperchietti, tappi od altri mezzi adatti di chiusura; lasciare disperdere una certa quantità d'acqua per fare il lavaggio interno dei tubi prima di utilizzarli per il riempimento.

d) Tanto nel viaggio a carico, quanto in quello a vuoto, i carri-serbatoio devono essere chiusi ermeticamente e piombati, sia per evitare la dispersione e l'inquinamento dell'acqua, sia per evitare l'inquinamento del serbatoio stesso, con la penetrazione della polvere e di altre materie estranee.

IV. — Pulitura e sterilizzazione dei carri-serbatoio destinati al trasporto di acqua potabile.

Per la lavatura dei serbatoi dei carri destinati al trasporto di acqua potabile devono essere osservate le modalità seguenti:

a) Deve essere usata acqua pulita, ed in quanto possibile acqua potabile, di cui s'introdurrà nel serbatoio una quantità corrispondente a circa 1/10 della sua capacità. Un manovale si introdurrà quindi nel serbatoio e, servendosi di granate, ne laverà accuratamente tutta la superficie interna. Le granate devono essere pulite e non devono aver servito precedentemente ad usi differenti: esse devono essere morbide in modo da non danneggiare la verniciatura delle pareti del serbatoio.

b) L'agente incaricato di eseguire la lavatura del serbatoio, prima d'introdurvisi, dovrà, a tutela della propria incolumità, verificare che l'aria nello interno ne sia respirabile.

In generale pei serbatoi, che hanno servito pel trasporto di acqua, è sufficiente che ne siano state lasciate aperte in precedenza per qualche tempo le bocche di carico. L'agente di cui sopra s'introdurrà nel serbatoio, dopo essersi assicurato con una fune e sarà continuamente sorvegliato da un altro agente, che dovrà trattenersi presso la bocca di uscita pronto, in caso di bisogno, a prestare aiuto al compagno.

Quando l'accesso o l'uscita debba avvenire dalla parte superiore del serbatoio, dovrà usarsi apposita scaletta, ingombrante il meno possibile, da mantenersi agganciata alla bocca di esso, e costantemente rivolta in modo da facilitare l'uscita all'incaricato della pulizia.

c) Allorquando sia sufficiente eseguire al serbatoio una risciacquatura, questa potrà essere eseguita dall'esterno mediante forte getto di acqua, possibilmente della medesima fonte che è destinata a servire pel riempimento del serbatoio.

d) Qualunque sia stato il modo col quale fu eseguita la lavatura, prima di riempire il serbatoio coll'acqua da trasportarsi si dovrà far uscire completamente da esso ogni residuo di acqua e di materie solide.

e) Allorquando la lavatura è stata fatta colle modalità indicate al capoverso *a*), ed in casi speciali per ordine del Servizio Veicoli, od a richiesta dei funzionari sanitari, dovrà essere eseguita la *sterilizzazione dei serbatoi*. Le modalità da seguirsi sono le seguenti:

1°) Si riempiono i serbatoi per circa un terzo di acqua e si porta questa alla temperatura di ebollizione a mezzo di vapore preso da una locomotiva, o dall'impianto del riscaldamento preventivo dei treni o da altra sorgente disponibile. Raggiunta l'e-
ventivo dei treni o da altra sorgente disponibile. Raggiunta
l'ebollizione dell'acqua, si dovrà continuare l'immissione del vapore per 10 o 15 minuti, onde essere sicuri che l'azione del vapore si sia esercitata su tutta la superficie del serbatoio.

2°) Durante il tempo nel quale si effettua l'immissione del vapore i serbatoi dovranno avere le aperture superiori scoperchiate e queste aperture si dovranno proteggere durante l'operazione con un tappo di legno o tavolato munito di fori, che permettano l'uscita dell'aria e poscia del vapore.

3°) Il tubo di condotta del vapore nei serbatoi, passerà attraverso ad uno di detti tappi e terminerà in un anello forato, come i soffianti per le locomotive, ed i fori dovranno essere rivolti verso l'alto. Questo anello dovrà pescare completamente nell'acqua durante l'operazione di sterilizzazione.

4°) Portata l'acqua all'ebollizione (100 gradi circa), i serbatoi si chiuderanno colle proprie portelle, in modo però da permettere la fuoruscita del vapore; quindi i carri verranno messi in moto con una locomotiva di manovra, operando successivi e repentini arresti, onde facilitare e completare col movimento e colle scosse che subirà l'acqua calda contenutavi, la lavatura dei serbatoi medesimi.

5) I serbatoi saranno poi subito completamente vuotati senza che si introduca in essi alcuna persona od oggetto, e se non devono subito essere riempiti di acqua potabile, saranno ermeticamente chiusi e piombati.

f) Nell'occasione che viene eseguita la lavatura si dovrà verificare che la verniciatura interna del serbatoio sia in buone condizioni, provvedendo in caso contrario per le necessarie riparazioni.

Le molle di sospensione dei carri per trasporto acqua potabile dovranno essere mantenute regolate in modo che, compatibilmente colle prescrizioni relative alla circolazione dei veicoli, il serbatoio sia in lieve pendenza verso le bocche di scarico.

Allorquando un serbatoio viene vuotato, specialmente se poi deve restare vuoto per qualche tempo, occorre fare uscire completamente ogni residuo di acqua.

g) Pei carri muniti di pompa, nell'occasione della pulitura, si dovrà ripulire anche questa: a tale scopo è in generale sufficiente farla funzionare per alcuni minuti, facendo aspirare acqua potabile.

Nello stesso modo devono essere lavati i tubi, bocchettoni ecc. facenti parte degli attrezzi di corredo del carro.

Le parti della pompa, che vengono a contatto coll'acqua, non devono essere spalmate di alcuna sostanza lubrificante, onde evitare che venga comunicato all'acqua un cattivo sapore.

V. — Rifornimento di acqua potabile alle cisterne delle case cantoniere e delle stazioni.

Per il travaso dell'acqua dai carri-serbatoio alle cisterne si dovranno osservare le seguenti prescrizioni:

a) Il carro-serbatoio deve essere avvicinato più che sia possibile alla cisterna, nella quale l'acqua dovrà essere travasata a mezzo di tubo di canape, ed in via eccezionale con tubo di latta o canaletta di legno.

b) Il tubo di canape dovrà essere attaccato con un estremo al rubinetto del carro-serbatoio in modo che l'attacco riesca a perfetta tenuta; l'altro estremo del tubo dovrà essere introdotto nella cisterna a mezzo dell'apposito chiusino.

Prima di eseguire l'attacco del tubo di canape al rubinetto, occorrerà lavare la bocca di questo lasciando andare un po' di acqua a rifiuto.

Bisogna evitare che tanto nel togliere il chiusino, come nell'introdurre il tubo di canape nella cisterna e nel richiuderla, v'entrino materie estranee; quindi prima di aprire l'orificio dovrà esserne rimossa con una scopa ogni materia estranea, *ed il tubo di canape dovrà essere preventivamente lavato tanto all'interno che all'esterno*, specialmente nella parte che deve entrare nella cisterna e ciò mandando a rifiuto un po' d'acqua attraverso il tubo e lavandone la estremità in un secchio.

Il tubo di canape dovrà essere conservato sempre in luogo pulito; fatto asciugare e rotolato su sè stesso e riparato comunque dalla polvere. Occorrerà visitare il tubo prima di portarlo lungo la linea, riparando gli eventuali guasti mediante l'apposito mastice e la tela, di cui si ha scorta nei magazzini.

c) La cisterna dovrà essere riempita completamente di acqua, servendosi di uno o due carri-serbatoio a seconda del caso, e ciò ogni qualvolta si proceda alla operazione di riempimento, per evitare di ripetere simili operazioni ad intervalli troppo brevi.

Il chiusino della cisterna dovrà essere sempre tenuto chiuso con apposito lucchetto.

d) Ultimato il riempimento della cisterna, si richiuderà il rubinetti del carro-serbatoio, cercando di non lasciare uscire acqua lungo il percorso, poscia si potrà levare il tubo di canape.

facendolo asciugare disteso e quindi avvolgendo su sè stesso, come si è detto sopra.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 32, 41, 42, 43, 44, 45, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 59 *ed ai Controllori del materiale.*

Ordine di servizio n. 42. (C.).

Servizio cumulativo con la Società nazionale di ferrovie e tramvie (linee Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno).

A piè della pagina 84 del « Prontuario pei servizi cumulativi e di corrispondenza (Edizione 1° aprile 1915) » deve essere fatta la seguente aggiunta:

Carico e scarico. — Per le operazioni di carico e scarico valgono le norme in vigore sulle ferrovie dello Stato. Per ognuna di dette operazioni eseguite dalle parti viene concesso l'abbuono di L. 0,4892 per tonnellata nelle stazioni della linea Brescia-Iseo e di L. 0,51, pure per tonnellata, nelle stazioni della linea Rovato-Iseo-Edolo, e diramazione Bornato-Passirano-Paderno ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 43. (C.).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di servizio n. 276-1915).

Col 16 marzo 1916, le stazioni di Alpignano e Montale Agliana saranno ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

Nell'Allegato (A) all'Ordine di servizio N. 186/1910 si devono aggiungere le dette stazioni, e nell'allegato N. 5 alla parte II delle Condizioni e Tariffe di cui trattasi, edizione 1° novembre 1914, devono introdursi le indicazioni seguenti:

Alpignano . . G. P.	Civitavecchia . . .	591	Genova . . .	180
	Genova (1)	180		
Montale Agliana G. P.	Civitavecchia . . .	327	Livorno M. . .	96
	Livorno S. M. (1) . .	94		

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 44 (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di servizio n. 21-1916).

In conseguenza del decreto Luogotenenziale 2 gennaio 1916, n. 59, le Società di navigazione « Sicilia » e « Marittima Italiana » sono state autorizzate, in via provvisoria, ad aumentare del 25 % i noli marittimi stabiliti dalle « Condizione e Tariffe » valevoli pel servizio cumulativo con la Sardegna.

Per le modificazioni da farsi nella parte II delle citate « Condizioni e Tariffe » in dipendenza dell'accennato aumento, che viene limitato, per ora, ai soli trasporti di merci di peso superiore a 40 kg., è stata pubblicata la 3ª appendice alle ripetute « Condizioni e Tariffe », che sarà distribuita a cura dell'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze.

I nuovi prezzi avranno effetto per i trasporti accettati dal 16 marzo 1916 in poi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22..

Ordine di servizio n. 45. (M. e C.).

Estensione del servizio merci nella stazione di Migliarino Pisano.

La stazione di Migliarino Pisano della linea Genova-Pisa, attualmente ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani e delle merci a G. V. limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 100 ciascuno, dal giorno 13 marzo 1916 viene abilitata anche al servizio merci interno e cumulativo italiano a piccola velocità ordinaria per i trasporti al dettaglio non eccedenti i 100 Kg. ciascuno e per quelli a carro completo, esclusi i veicoli, tanto in arrivo che in partenza, con obbligo alle parti di provvedere direttamente al carico ed allo scarico a qualunque classe appartengano le merci, verso abbuono della quota stabilita dall'articolo 69 delle vigenti tariffe.

In dipendenza dell'abilitazione di cui sopra, la precitata stazione di Migliarino Pisano è stata provvista di due binari tronchi, di una stadera a ponte fissa della portata di 40 tonnellate e di una sagoma limite di carico.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio parte II (edizione 1° marzo 1915) » a pagina 6, l'indicazione LG, posta di fronte al nome di Migliarino Pisano dovrà essere sostituita con LO-a e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914) » a pag. 35, di fronte al nome di Migliarino Pisano si dovrà esporre nella finca 10 la lettera O coi richiami (4) e (20), nella finca 18 il numero 40 ed in quella 19 la lettera S, riportando inoltre a piè di pagina l'annotazione: « (20) limitatamente ai trasporti a carro completo, esclusi i veicoli con obbligo alle parti di eseguire il carico e lo scarico a qualunque classe le merci appartengano ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare n. 21. (C.).

Applicazicne dell'aggio.

In relazione alle prescrizioni ed avvertenze alle tariffe per il servizio cumulativo italo-francese da o per oltre la P. L. M. (edizione 1° settembre 1913) si avverte che, in base alla disposizione complementare speciale 3 *bis* all'articolo 12 della convenzione internazionale, l'aggio deve computarsi sulle tasse che effettivamente vengono corrisposte alle ferrovie estere e che le stazioni sono tenute ad esporre sui documenti di trasporto.

In tal senso sono da modificarsi le note in calce agli esempi contenuti nell'allegato A all'Ordine di servizio N. 333-1910.

Con l'occasione si richiama l'attenzione del personale sul disposto delle circolari N. 73 e N. 6 (inserite nei numeri 42-1915 e 3-1916 del Bollettino), giusta le quali va applicato il cambio sulla

Svizzera nei riguardi dei trasporti istradati per le vie di Iselle, Pino e Chiasso e il cambio sulla Francia nei riguardi di quelli che seguono le vie di Modane e Ventimiglia.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare n. 22. (C. R. M.).

Istituzione del Mod. C[I] - 525 pel pareggio dei rilievi a debito incassati in sede legale.

Col 1° aprile p. v. sarà posto in uso il Mod. CI-525 (carta celeste) di nuova istituzione, col quale le competenti Divisioni Movimento autorizzeranno da quella data il pareggio dei rilievi a debito incassati dagli Uffici Legali.

Le stazioni ricevendo tali autorizzazioni, dovranno assumere credito nel Mod. CI-501 togliendo al tempo stesso dalla rimanenza i rilievi a debito a cui esse si riferiscono. I. mod. CI-525 saranno poi inscritti nella parte II debitamente modificata, del Mod. CI-520 da portarsi a credito nel conto corrente riassuntivo Mod. CI-502.

Coll'attuazione del nuovo procedimento restano abrogate le disposizioni contenute, sul pareggio dei rilievi a debito incassati in sede legale, nelle *Norme per il servizio contabile del capo stazione* art. 24, pag. 26 due ultimi capoversi, ed ogni altra, contraria alle presenti, impartita fino ad oggi in materia.

Circolare n. 23. (C.)

Riduzione di tariffa pei trasporti di merci a carro completo diretti a località normalmente servite dai porti dell'Adriatico.

(Vedi Ordini di servizio n. 178, 191 e 261-1915, Circolari n. 62 e 85-1915, Ordine di servizio n. 9-1916 e Circolare n. 14-1916).

La riduzione del 25 % sui prezzi delle tariffe in vigore, concessa per le spedizioni a carro completo dirette a località normalmente servite dai porti dell'Adriatico, deve intendersi applicabile anche sulle *tasse di porto* degli scali marittimi, risultanti dall'allegato 8° alle tariffe; esclusi, beninteso, i diritti fissi di scalo, i quali comprendono le tasse di manovra, di pesatura, di spedizione, ecc.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare n. 24 (C.)

Riduzione di tariffa per i trasporti di frumento, granoturco e loro farine in servizio interno e cumulativo italiano.

(Vedi ordine di servizio n. 13-1916).

Si è avuto occasione di rilevare che diversi trasporti composti di granoturco sono stati presentati con la dichiarazione di *melica*, essendo questo il nome che comunemente viene dato in alcune regioni a quel cereale.

Siccome, in seguito alla riduzione di tariffa di cui godono i trasporti di granoturco, tale impropria dichiarazione dà luogo a contestazioni circa l'applicazione delle tasse, così si richiama su

ciò l'attenzione delle stazioni, affinchè, in tali casi, facciano risultare sui documenti di trasporto quale è la merce che viene effettivamente spedita.

La vera melica o meliga è pianta graminacea, conosciuta anche sotto il nome di *saggina.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Circolare n. 25. (C. M.)

Divieto d'esportazione delle merci.

(Vedi circolare n. 18-1916).

In base a comunicazioni fatte dal Ministero delle finanze, si indicano qui appresso alcune importanti modificazioni da apportarsi all'elenco allegato B alla circolare N. 18-1916. (Bollettino ufficiale N. 8 del 24 febbraio 1916).

La voce « Carta (esclusa quella da giornali), foglietti e buste » deve essere modificata in « Carta (esclusa quella in rotoli e quella da giornali), foglietti e buste ».

Alla voce « Cremortartaro * » è da aggiungersi: « limitatamente a quello depurato per uso farmaceutico ».

La voce « Filati di canapa » inserita fra le voci: « Manna e mannite » e « Manufatti di cotone » deve essere così sostituita: « Manufatti di canapa » esponendo di contro la seguente indicazione: « Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici, del quantitativo stabilito periodicamente su parere del Comitato consultivo ».

Rimangono inalterate, come seguito, le attuali indicazioni per i filati.

La voce « Vinacce » è da depennarsi.

Inoltre, fra le voci « Fibre vegetali greggie ecc. » e « Fiori di tiglio, di camomilla ecc. » è da inserirsi la voce « Filati di canapa, di cotone, di lana, di seta: veggasi *Manufatti, secondo la materia* ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 15, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del materiale.*

Circolare n. 26. (A. T. V.)

Soppressione del Magazzino approvvigionamenti di Livorno.

A datare dal 15 marzo 1916 il magazzino approvvigionamenti di Livorno viene soppresso cessando la sua competenza di giurisdizione prevista alle pagine 16, 17, 33 e 34 del fascicolo « Circoscrizione dei magazzini » allegato all'O. S. n. 392-1914 nonchè alle pagine 9, 11, 15, 16, 17, 21, 23, 25, 28 del prospetto della circoscrizione dei magazzini allegato all'O. S. n. 76-1915.

Le somministrazioni finora eseguite dal detto magazzino saranno d'ora in poi effettuate dai magazzini:

— di Firenze, a parziale modificazione della circoscrizione dei magazzini O. S. 392-1914, per i materiali compresi alle colonne 14, 16 e 18 quadro *A* dell'allegato all'O. S. sopra citato, pei pezzi di ricambio per locomotive a vapore e automotrici a vapore compresi i pezzi di ricambio per il freno Westinghouse.

— di Pisa, pei materiali compresi alle colonne 11 e 12 quadro *A* dell'allegato all'O. S. 392-1914.

In conseguenza della soppressione del Magazzino di Livorno si dovrà rettificare l'allegato *E* all'Ordine di servizio 394-1912

eliminando nella prima colonna l'indicazione « Livorno » e quelle corrispondenti della 2ª e 3ª colonna ed aggiungendo queste ultime nelle rispettive colonne in corrispondenza alla indicazione « Firenze » della 1ª colonna.

Nel quadro *F* allegato all'Ordine di servizio 195-1914 (Bollettino ufficiale n. 26-1914) si dovrà cancellare in corrispondenza del porto di Livorno come « Ufficio incaricato » il Magazzino approvvigionamenti in sede » sostituendo con « Agenzia marittima ».

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
14ª	Rappresentante supplente	**Vittorini** Giovanni Berardino - Capo sq. cant. - Sez. Lavori Ancona.	Rinunciatario alla carica di Rappresentante supplente
14ª	Delegato supplente	**Zambelli** Ignazio - Capo sq. cant. - Sez. Lavori Genova C.	**Zambelli** Ignazio - Sorv. della linea - Sez. Lavori Genova C.
16ª	Rappresentante supplente	**Ansaloni** Ezio - Cantoniere - Sez. Lav. Parma.	**Ansaloni** Ezio - Capo sq. cant. - Sez. Lav. Parma.
17ª	Delegato supplente	**Tamburini** Augusto - Capo dep. di 2° gr. - Dep. loc. - Pistoia.	Nominato Delegato effettivo della Circoscr. di Firenze in seguito al decesso del Deleg. Arnulfo Clemente.
21ª	Rappresentante	**Sposato** Federico - Operaio di 2ª cl. - Officina Veic. Granili.	**Sposato** Federico - Scritturale - Off. Veic. Granili.
22ª	Delegato	**Marchi** Ferruccio - Operaio di 2ª cl. - Dep. loc. Spezia.	**Marchi** Ferruccio - Operaio di 2ª cl. - Dep. loc. Torino.
23ª	Rappresentante supplente	**Baluganti** Emireno - Manovale - Dep. loc. Ancona.	**Baluganti** Emireno - Accenditore - Dep. loc. Ancona.
26ª	Delegato	**Pettinelli** cav. Vittorio - Capo staz. princ. - Staz. Brescia.	Incaricato di espletare il mandato anche per le Circoscr. di Venezia e di Bologna.
28ª	Rappresentante supplente	**Azzario** Isidoro - Applicato - Staz. Rho.	**Azzario** Isidoro - Capo stazione di 3° gr. - Staz. Rho.
28ª	Delegato	**Vezzino** Antonio - Applicato - Staz. Roma Trast.	**Vezzino** Antonio - Applicacato - Staz. Roma Tusc.
30ª	Delegato supplente	**Bronzini** Ermolao - Capo gest. di 2° gr. - Staz. San Benedetto del Tronto.	**Bronzini** Ermolao - Capo gest. di 2° gr. Staz. Porto S. Giorgio.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
33ª	Delegato	**Falcone** Nicola - Capo sq. alle merci - Staz. Capua.	**Falcone** Nicola - Aiutante Appl. - Staz. Capua.
33ª	Id.	**Ragusi** Giuseppe - C. sq. alle merci - Staz. Acquicella.	**Ragusi** Giuseppe - Aiut. Applicato - Staz. Acquicella.
33ª	Delegato supplente	**Cavaterra** Guido - Capo sq. alle merci - Staz. Cancello.	**Cavaterra** Guido - Aiutante Applicato - Staz. Cancello
34ª	Delegato	**Malaguti** Celso - Deviatore - Staz. Bologna.	**Malaguti** Celso - Capo sq. deviatore - Staz. Bologna.
35ª	Delegato supplente	**Piva** Achille - Manovr. - Staz. Ceprano.	**Piva** Achille - Manovratore -Staz. Sulmona.
39ª	Id.	**Muscolino** Paolo - Guardafreno - P. V. Messina.	**Muscolino** Paolo - Conduttore - P. V. Messina.
39ª	Id.	**Vergnani** Stefano - Guardafreno - P. V. Palermo.	**Vergnani** Stefano - Guardafreno - P. V. Roma Termini.
41ª	Delegato	**Campiani** Napoleone - Capo sq. operai - Off. veicoli Vicenza.	**Campiani** Napoleone - Capo tecn. di 3° gr. - Off. veicoli Vicenza.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

SENTENZE

Trasporto di merce - Ritardo - Rimborso del nolo - Maggiore indennità - Prescrizione.

« *L'offerta della Ferrovia di rimborsare il nolo in relazione al ritardo subito da una spedizione non implica riconoscimento di debito per quella maggiore indennità che si può pretendere quando il ritardo sia imputabile a colpa grave delle Ferrovie, e quindi non ha efficacia interruttiva nei riguardi della relativa domanda* ».

CASSAZIONE DI ROMA - Sentenza 28 gennaio 1916 (Presidente Capotorti - Rel. Bonelli - P. M. Martino) — Ferrovie Stato c. Società Industriale di Elettricità.

FATTO

Con citazione 24 maggio 1907 la Società Industriale di elettricità di Ginevra convenne l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato avanti il Tribunale di Roma per sentirsi condannare alla restituzione delle spese di porto in lire 454,10 e al risarcimento dei danni in L. 5000 a causa del ritardo subito dalla spedizione di una partita di macchine elettriche che inviate dalla stazione di Marmore il 26 dicembre 1906 per la stazione di Modane, era arrivata a destinazione non prima del 24 febbraio 1907. La convenuta eccepì preliminarmente la inammissibilità della domanda perchè non preceduta dal reclamo in via amministrativa, in merito dedusse che, trattandosi di merce spedita in applicazione della tariffa speciale, essa amministrazione era te-

nuta soltanto al rimborso del prezzo di trasporto, escluso qualunque altro indennizzo. Avendo il Tribunale con sentenza 12-18 giugno 1909, confermata in appello, accolto la eccezione di inammissibilità; la Società presentò il suo reclamo in via amministrativa nel 2 marzo 1910. L'Amministrazione rispose con lettera 8 aprile 1912 offrendo, salva ogni eccezione e difesa in via giudiziaria, il rimborso totale del prezzo di trasporto in L. 454,10 a saldo di ogni pretesa: una tale offerta non venne accettata dalla Società la quale, insieme collo speditore Pitotti istituì per lo stesso oggetto, due nuovi giudizi: l'uno, con citazione 22 ottobre 1910 davanti il Tribunale di Rieti, l'altro, con citazione 29 novembre successivo davanti il Tribunale di Spoleto, chiedendo in entrambi la restituzione delle spese di porto e il risarcimento dei danni in L. 13388, o in altra somma da liquidarsi. Sorta questione di litispendenza, la Corte di Appello di Perugia con sentenza 24-27 luglio 1911, dichiarò competente a conoscere della causa il Tribunale di Spoleto dinanzi al quale l'attrice Società, riprodusse la sua domanda chiedendo di essere ammessa a provare con testimoni che il lamentato enorme ritardo dipese da un sabotage degli agenti ferroviari che dopo avere smarrito il documento di trasporto non si sarebbero data cura di rintracciare il vagone spedito e rimasto giacente alla stazione di Bardonecchia, e di avvertire il mittente. La convenuta eccepì anzi tutto la prescrizione dell'azione per ogni protesta diversa o maggiore della semplice restituzione del prezzo di trasporto già ripetutamente offerta, contestò che nella specie potesse parlarsi di dolo o di colpa grave non essendo dato argomentare l'uno o l'altra dal semplice ritardo alla riconsegna, in ogni modo essendo avvenuta la spedizione in base alla tariffa speciale, giammai avrebbe potuto la Società pretendere risarcimento di danni all'infuori del rimborso del prezzo di trasporto.

Il Tribunale con sentenza 1-6 maggio 1912 dopo avere estromesso dal giudizio il Pitotti e il Capo Stazione di Rieti, respinta la eccezione di prescrizione, condannò l'Amministrazione al pagamento soltanto della somma di L. 454,10 a titolo di rimborso del prezzo di trasporto, escludendo le altre pretese di indennizzo, e ad un quinto delle spese del giudizio dichiarando compensato gli altri quattro quinti.

Contro questa sentenza produssero appello principale la Società e appello incidente le Ferrovie per i capi relativi al rigetto della eccezione di prescrizione e alle spese del giudizio. La Società in appello allargò l'ámbito della prova testimoniale deducendo che alle ripetute insistenze e pratiche da essa fatte presso l'Amministrazione, questa non diede mai risposta, che il vagone rimase più giorni nella stazione di Bardonecchia, senza che ad alcuno ciò fosse noto, e che tanto nella cassa contenente l'indotto quanto nel vagone erano stati posti due grandi cartelli portanti la indicazione della Società Industriale di Elettricità come mittente e del Sig. Jorio Besirè, Modane, come destinatario.

La Corte di appello di Perugia, con sentenza 6 agosto-8 settembre 1914 quanto alla eccepita prescrizione di sei mesi, osservò che essa non si era potuta effettuare: non nel periodo anteriore al reclamo delle Ferrovie presentato il 2 marzo 1910 ostandovi la interruzione operata dalla domanda giudiziaria il 24 maggio 1907: non nel periodo posteriore ostandovi la lettera 8 aprile 1910 contenente non una semplice proposta di amichevole componimento non seguita da accettazione, ma il riconoscimento da parte delle Ferrovie del diritto della Società, al risarcimento dei danni, essendo tale riconoscimento insito nella offerta di rimborso del prezzo di trasporto che non poteva competere alla reclamante se non a titolo di risarcimento dei danni, mentre il dissenso era limitato alla misura del risarcimento stesso; sicchè non era lecito all'Amministrazione d'invocare la prescrizione per la incompatibilità del riconoscimento colla volontà di valersi di essa. Nè era fondata la distinzione sostenuta dalle Ferrovie tra la partita relativa al rimborso del prezzo di trasporto e quella relativa allo indennizzo, essendo questa una distinzione soltanto accidentale che non menoma la unicità sostanziale del titolo, del diritto e dell'azione della Società e come la prescrizione avrebbe fatto sentire il suo effetto estintivo sull'azione nella sua integrità così il riconoscimento del diritto esplicò la sua efficacia su tutto l'oggetto di esso costituito dal risarcimento del danno, siccome è anche espressamente riconosciuto nell'articolo 139 della tariffa e condizioni generali. Nel merito la Corte ritenne che l'articolo 7 della tariffa speciale non costituisce deroga al principio del diritto comune che ha riscontro anche nell'articolo 405 del codice

di commercio pel quale è vietato il patto *ne dolus praestatur*, e dovendo la colpa lata assimilarsi al dolo, il divieto deve intendersi esteso anche ad essa.

Ridotta quindi la indagine della causa a vedere se nel caso in esame erano dimostrati il dolo o la colpa lata, la Corte, premesso che nè l'uno nè l'altra allo stato degli atti risultava dimostrata, ritenne però che non fosse giustificata la opposizione mossa dall'Amministrazione alla prova invocata dalla Società. Rigettava quindi l'appello incidentale e accoglieva il principale.

Contro questa sentenza hanno prodotto ricorso a questo supremo collegio le Ferrovie dello Stato chiedendone lo annullamento per tre motivi:

1°) Falsa applicazione degli articoli 2133-2129 codice civile, e violazione degli art. 146-139 e 140 delle Tariffe ordinarie 5 e 7 delle Tariffe speciali allegati D. ed E. alla legge 27 aprile 1885 N. 3048; 360, 361, 517 codice di procedura civile.

2°) Violazione degli articoli 108, 2° capoverso e 144 delle Tariffe ordinarie: dell'articolo 7 delle Tariffe speciali, e falsa applicazione degli articoli 139 140 delle tariffe ordinarie medesime; e violazione degli articoli 360, 361 e 517 Codice procedura civile.

3° Violazione dei cennati art. 139 e 140 delle Tariffe ordinarie e degli articoli 1227, 1229 codice civile nonchè degli articoli 320-360 361 e 517 N. 3 e 6 codice di procedura civile.

DIRITTO.

Attesochè l'errore in cui incorse la sentenza è che, cadendo sopra una questione pregiudiziale, tutta la infirma, è quello rilevato col primo motivo del ricorso concernente il capo col quale venne respinta l'eccezione di prescrizione sollevata dalla amministrazione coll'attribuirsi efficacia interruttiva alla risposta data addì 8 aprile 1910 dalle Ferrovie al reclamo della Società del 2 marzo precedente.

Infatti la pretesa formulata in tale reclamo constava di due capi, l'uno concernente l'indennità normale (rimborso del prezzo

di trasporto) dovuta pel semplice fatto del ritardo a norma dello articolo 7 della tariffa speciale, l'altro il risarcimento del danno secondo le norme del diritto comune (*lucrum cessans et dannum emergens*) per essere il ritardo derivato da negligenza manifesta. Ma l'Amministrazione giustamente rileva che la offerta da lei fatta della indennità normale non poteva implicare riconoscimento di debito per quella maggiore indennità che la Società pretendeva assumendo che il ritardo era imputabile a colpa grave delle Ferrovie. E questa tesi trova sostegno nelle norme speciali che regolano i rapporti nascenti dal contratto di trasporto ferroviario, per le quali venne ridotto a tariffa tanto il risarcimento del danno quanto l'importo della spedizione. Sicchè quando il vettore ferroviario offre il rimborso del prezzo di trasporto, con ciò riconosce il solo inadempimento pel ritardo, astrazione fatta da qualsiasi indagine sulla colpa. Epperò la corte di merito, coordinando il contenuto della nota 8 aprile 1910 con quello del reclamo a cui si riferiva, avrebbe dovuto riconoscere che la tesi della Società trovava ostacolo nel noto aforisma *interuptio non fit de re ad rem, de quantitate ad quantitatem*, in virtù del quale la risposta delle Ferrovie non poteva spiegare efficacia interruttiva nei riguardi della domanda di risarcimento di danni per colpa lata dall'Amministrazione apertamente impugnata, ma solo nei riguardi della domanda di indennità normale, a cui era limitato il riconoscimento.

La Corte invece col dire *che unico era il titolo dell'azione e che la distinzione delle due partite era soltanto accidentale e non menomava l'unicità essenziale del titolo del diritto e dell'azione che alla Società competeva*, non solamente violò il principio di ragione contenuto nell'anzidetto aforisma, ma riconobbe la differenza sostanziale che nel vigente sistema delle tariffe ferroviarie intercede tra la responsabilità nascente dal semplice ritardo e quella derivante dal dolo e dalla colpa lata, tra il danno normale e obbiettivo di cui all'articolo 7 della tariffa speciale e il danno individuale di cui all'articolo 405 del codice di commercio in relazione agli articoli 1227 e 1229 del codice civile: cosicchè la sentenza non può sfuggire al chiesto annullamento rimanendo nell'accoglimento della prima assorbite le altre censure del ricorso.

Per questi motivi: Il Supremo Collegio accoglie il primo motivo del ricorso dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato contro la sentenza della Corte di appello di Perugia sei agosto otto settembre millenovecentoquattordici dichiarando assorbiti gli altri due, per lo effetto cassa la sentenza medesima e rinvia la causa per nuovo esame alla Corte di Appello di Roma, la quale provvederà anche sulle spese di questo grado.

ANNO IX - N. 11

26 MARZO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, marzo 1916 — Tip. Editrice Nazionale C. 80

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

Per memoria).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta.— Giurisprudenza ferroviaria:

DECRETO LUOGOTENENZIALE 17 *febbraio* 1916, *n.* 204, *col quale viene determinata la condizione giuridica degli equipaggi delle navi requisite per servizi di Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il decreto-legge 21 gennaio 1915, n. 29 e le sue successive modificazioni;

Visto il decreto-legge 15 aprile 1915, n. 570;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro della marina, di concerto con quelli del tesoro, della guerra, di grazia e giustizia e culti, delle finanze, dell'agricoltura, industria e commercio e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La disposizione contenuta nell'art. 4 del decreto-legge 21 gennaio 1915, n. 29, è abrogata e sostituita dalle seguenti.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 7 marzo 1916, n. 55.

Art. 2.

La requisizione delle navi non produce alcun effetto nei riguardi del contratto di arruolamento degli ufficiali e dell'equipaggio, salvo quanto è stabilito negli articoli seguenti.

Art. 3.

Qualora il contratto di arruolamento venga a scadere durante la requisizione, o, durante la medesima, ne fosse richiesta dall'arruolato la rescissione inserita nel contratto o sancita dall'articolo 524 e seguenti del Codice di commercio, questa non verrà concessa ed il contratto si intederà prolungato per tutto il tempo che la nave rimane requisita per conto dello Stato.

Durante tale periodo è vietato a qualsiasi individuo dell'equipaggio di sbarcare, salvo il caso di infermità debitamente accertata per cura dell'autorità portuaria, militare o consolare locale.

Resta invece in facoltà dell'Amministrazione militare marittima di ordinare, in qualsiasi momento, lo sbarco di quegli individui dell'equipaggio le cui qualità morali o professionali, a giudizio esclusivo ed inappellabile dell'Amministrazione, non corrispondano alle esigenze del servizio affidato alla nave.

Art. 4.

L'autorità che comunica all'armatore e al capitano l'ordine di requisizione della nave, notificherà nello stesso tempo ai componenti dell'equipaggio che, in seguito a tale ordine, la validità del contratto di arruolamento si intende prolungata, giusta il disposto del precedente art. 3 e darà conoscenza al proprietario o armatore, al capitano ed all'equipaggio delle disposizioni del presente deceto consegnandone copia.

Dal giornale nautico dovrà essere fatto risultare che le disposizioni del presente articolo sono state osservate.

Art. 5.

Il primo comma dell'art. 1 del decreto-legge in data 15 aprile 1915, n. 570, è abrogato e sostituito dal seguente:

« Il ministro della marina determinerà con suo decreto, da emanarsi di volta in volta, agli equipaggi di quali piroscafi o galleggianti in genere requisiti allo Stato per trasporto di truppe o per qualsiasi altro servizio ausiliario di carattere militare, siano applicabili le disposizioni della legge 6 luglio 1912, n. 745, le quali restano estese anche agli individui degli equipaggi stessi che abbiano compiuto 18 anni di età e non abbiano ancora concorso alla leva ».

Art. 6.

Agli equipaggi di quei piroscafi e galleggianti cui siano state dal ministro della marina dichiarate applicabili a tenore del precedente articolo e del decreto-legge 15 aprile 1915, n. 570, le disposizioni della legge 6 luglio 1912, n. 745, i quali — pur non avendo obblighi di servizio militare — rimangono a bordo contraendo arruolamento volontario, saranno corrisposti gli assegni previsti dall'ultimo capoverso dell'art. 1 del decreto-legge 15 aprile 1915, n. 570, più un aumento, a carico dell'erario, pari al 10 % della paga da essi percepita a tenore del contratto di arruolamento.

Alle famiglie di tutti indistintamente i componenti gli equipaggi dei piroscafi e galleggianti previsti dal presente articolo sarà corrisposto l'assegno previsto per le famiglie dei richiamati, quando esse si trovino nelle condizioni volute dalle disposizioni vigenti in materia.

Art. 7.

Per quanto riguarda le indennità e i soprassoldi di guerra — escluse le indennità di entrata in campagna e le indennità di

vestiario — valgono per gli equipaggi dei piroscafi e galleggianti requisiti le stesse norme che regolano tale materia per gli equipaggi dei piroscafi e galleggianti requisiti cui siano state estese le disposizioni della citata legge 6 luglio 1912, n. 745.

Nel caso però che lo stipendio degli ufficiali mercantili imbarcati su piroscafi o galleggianti requisiti, siano essi oppure no militarizzati, risultasse superiore a quello degli ufficiali della marina di grado corrispondente a quello che loro spetta a tenore delle vigenti disposizioni, il soprassoldo di guerra sarà, nei loro riguardi, ridotto a quella misura che valga a far sì che il cumulo di tale soprassoldo con lo stipendio uguagli il cumulo dello stipendio e del soprassoldo di guerra spettante ai predetti ufficiali di marina.

Nell'eseguire il calcolo in parola tanto gli stipendi quanto i soprassoldi di guerra saranno considerati al netto da ogni imposta.

Art. 8.

Ai componenti l'equipaggio dei piroscafi o galleggianti requisiti ai quali il contratto di arruolamento, alla normale scadenza (esclusi, quindi, i casi di rescissione consentiti dal contratto stesso o dalla legge) venga prolungato a tenore del precedente art. 3, spetterà — a carico dello Stato — finchè permangono a bordo durante la requisizione — un aumento del 5 % sulla paga da essi percepita.

Tale aumento però non compete a coloro che sono tuttora vincolati da obblighi di servizio militare.

Art. 9.

Ai componenti l'equipaggio che otterranno lo sbarco nei casi previsti dai precedenti articoli, verranno pagati, a carico del proprietario o dell'armatore della nave, i loro averi fino alla data dello sbarco ed avranno inoltre diritto, a carico dell'Amministrazione, alle indennità di rimpatrio nei casi e nella misura stabilita dalla legge.

Art. 10.

I contravventori alle disposizioni di cui al precedente art. 3 incorreranno nelle sanzioni penali stabilite per i disertori dal Codice per la marina mercantile (Parte 2ª, capo 1°, titolo 2°) e verrà loro applicato sempre il massimo della pena comminato, secondo i casi, dal Codice stesso.

Art. 11.

Le disposizioni del presente decreto si intendono applicabili anche agli equipaggi delle navi e dei galleggianti oggetto dei Nostri decreti 17 giugno 1915, n. 957, e 11 novembre 1915, n. 1605, ed agli equipaggi delle navi in genere, comunque esercite direttamente da amministrazioni dello Stato.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 febbraio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CORSI — CARCANO — ZUPELLI — ORLANDO — DANEO — CAVASOLA — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 17 *febbraio* 1916, *n.* 225, *col quale è autorizzata una maggiore spesa di L.* 175.000 *per nuovi lavori da eseguirsi sulla ferrovia in corso di costruzione Montebelluna-Susegana* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il R. decreto 1° novembre 1914, n. 1241, da convertirsi in legge, col quale venne autorizzata la costruzione, a cura diretta dello Stato, delle ferrovie Montebelluna-Susegana ed Udine-Majano e del tronco ferroviario Sacile-Pinzano;

Visto il Nostro decreto 12 settembre 1915, n. 1503, col quale fu autorizzata l'ulteriore spesa di L. 306.000 per la costruzione della ferrovia Montebelluna-Susegana;

Ritenuta la necessità di autorizzare ulteriori fondi per nuovi lavori da eseguire nei riguardi della detta ferrovia;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, e col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, 6 marzo 1916, n. 54.

Articolo unico.

In aggiunta alla somma di L. 6.540.000 di cui all'articolo primo del R. decreto 1° novembre 1914, n. 1241, ed a quella di L. 306.000 di cui al Nostro decreto 12 settembre 1915, n. 1503, è autorizzata la ulteriore spesa di L. 175.000 per far fronte agli impegni da assumere entro il corrente esercizio finanziario per la esecuzione dei lavori di costruzione, a cura diretta dello Stato, della ferrovia Montebelluna-Susegana.

Alla detta somma di L. 175.000, da assegnare con decreto del ministro del tesoro, in aggiunta a quella stanziata al capitolo n. 263 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1915-1916, sarà da provvedere con i mezzi stabiliti dall'art. 3 della legge 23 dicembre 1908, n. 638, e successive.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento, per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 febbraio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 17 *febbraio* 1916, *n.* 242, *relativo all'applicazione del contributo del centesimo di guerra di cui al R. decreto* 21 *novembre* 1915, *n.* 1643, *allegato* A (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata ed in forza dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei ministro segretario di Stato per le finanze, d'accordo con quello per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I tesorieri provinciali e comunali sono, con le Provincie e i Comuni, solidalmente responsabili verso lo Stato per il versamento nelle Casse erariali del contributo del centesimo di guerra sui pagamenti effettuati.

Nel caso di ritardato versamento, dagli enti e dai tesorieri responsabili sarà dovuto, sulla somma non versata alle scadenze stabilite, la multa del 4 % e lo Stato potrà procedere esecutivamente anche sulla cauzione dei tesorieri, colla procedura privilegiata stabilita dalla legge sulla riscossione delle imposte dirette, previa dichiarazione di esecutorietà, da parte del prefetto, della relativa liquidazione.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 marzo 1916, n. 58.

Art. 2.

Le controversie relative all'applicazione del contributo del centesimo di guerra che colpisce i redditi soggetti alla imposta sui fabbricati ed a quella di ricchezza mobile riscossa mediante iscrizione a ruolo, sono deferite alle Commissioni provinciale e centrale per le imposte dirette colle norme e nei termini fissati per l'imposta sui profitti dipendenti dalla guerra, di cui al Regio decreto 21 novembre 1915, n. 1643, allegato B, al decreto Luogotenenziale 23 dicembre 1915, n. 1893, e al decreto Ministeriale 15 gennaio 1916.

Negli altri casi i contribuenti potranno ricorrere all'Amministrazione delle imposte dirette, entro tre mesi dalla eseguita ritenuta o dalla pubblicazione dei ruoli a seconda che si tratti di contributo che gravi i pagamenti oppure di contributo che colpisca i redditi fondiari.

Entro tre mesi dalla notificazione delle decisioni delle Amministrazioni e per le sole questioni di diritto, è ammesso ricorso alla Commissione centrale per le imposte dirette.

Per tutte le dette controversie è escluso qualsiasi ulteriore gravame anche giudiziario.

Art. 3.

Al contributo di un centesimo per lira, stabilito all'allegato A del R. decreto 21 novembre 1915, n. 1643, sono assoggettati i censi ed ogni prestazione passiva che non dipenda da condominio o dominio diretto.

Art. 4.

Il ministro delle finanze è autorizzato ad emanare le istruzioni per l'applicazione del presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 febbraio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — DANEO — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 20 *febbraio* 1916, *n.* 222, *riguardante le modificazioni e semplificazione delle tariffe ferroviarie* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 27 aprile 1885, n. 3048, con la quale furono approvati i contratti di esercizio delle reti mediterranea, adriatica e sicula;

Viste le leggi 22 aprile 1905, n. 137 e 7 luglio 1907, n. 429, che, approvando provvedimenti per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse all'industria privata, estesero a queste le tariffe e condizioni dei trasporti annesse e formanti parte integrante dei citati contratti, nonchè le successive loro aggiunte e modificazioni;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 6 marzo 1916, n. 54.

Viste le leggi 13 aprile 1911, n. 310; 19 giugno 1913, n. 641 e 23 luglio 1914, n. 742, che, approvando provvedimenti a favore del personale delle ferrovie dello Stato, introdussero modificazioni nelle tariffe e condizioni valevoli pei trasporti sulle ferrovie stesse;

Visto il Nostro decreto n. 1602 del 28 ottobre 1915, col quale furono introdotte alcune modificazioni nelle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato;

Visto il Nostro decreto n. 1806 del 9 dicembre 1915, col quale furono stabilite norme per l'attuazione delle disposizioni della legge 14 luglio 1912, n. 835, sulla tassa di bollo proporzionale nei trasporti in ferrovia;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo poteri straordinari durante la guerra;

Considerata l'opportunità di attuare nuovi provvedimenti economici di esercizio nei trasporti di viaggiatori sulle ferrovie dello Stato, tenendo conto delle attuali condizioni del bilancio dell'azienda;

Considerato che — in attesa della generale revisione delle tariffe e condizioni dei trasporti disposta dall'articolo 38 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dalla legge 25 giugno 1909, n. 372 — è necessario, nell'interesse del pubblico e per economia del servizio, semplificare fin d'ora le operazioni di tassazione dei trasporti, abrogando le tariffe non più usate, unificando quelle che fra loro non si differenziano, completando talune disposizioni e introducendo nelle nomenclature delle merci e dei veicoli alcune modificazioni ed aggiunte strettamente necessarie in relazione alle mutate condizioni dei traffici e delle industrie;

Vista la necessità di assicurare alle ferrovie dello Stato maggiori proventi per fronteggiare l'accresciuto costo del carbone fossile e delle altre materie necessarie all'esercizio;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quelli de tesoro e di agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata:

a) a sostituire ai prezzi della vigente tariffa differenziale *A* (ferma restando per altro la tariffa differenziale *C*) ed a quelli delle carrozze-salone e saloncini, pel trasporto dei viaggiatori, i prezzi indicati nell'annesso prospetto (allegato *A*);

b) ad aumentare i prezzi dei biglietti a serie e circolari di qualsiasi specie in misura non superiore al dieci per cento;

c) ad introdurre un aumento medio del dieci per cento, col massimo del quindici per cento, nei prezzi dei biglietti di abbonamento ordinari, locali e speciali, le cui norme e condizioni di uso saranno modificate come risulta dall'allegato *B* al presente decreto. L'aumento medio sarà computato sulla base del movimento avutosi nel 1914;

d) a procedere ad una ulteriore unificazione e semplificazione delle tariffe locali, economiche e vicinali di cui l'art. 14 comma *e*), della legge 13 aprile 1911, n. 310, e di quelle speciali interne viaggiatori, in modo che ne derivi un aumento medio non superiore all'otto per cento sulla base del movimento avutosi nel 1912;

e) ad apportare nelle tariffe e condizioni pel trasporto delle merci, dei feretri, dei veicoli e del bestiame le modificazioni e le aggiunte risultanti dagli allegati *C*, *D*, *E*, al presente decreto;

f) ad aumentare del due per cento tutte le tariffe locali ed eccezionali applicabili ai trasporti di merci e di bestiame;

g)ad introdurre nella vigente nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità le modificazioni e le aggiunte risultanti dall'allegato *F* al presente decreto;

h) a coordinare le disposizioni dell'allegato 8 delle tariffe alle condizioni nelle quali si svolgono attualmente le operazioni nei porti, tenuto anche conto dei nuovi impianti.

Gli allegati *A*, *B*, *C*, *D*, *E*, *F* al presente decreto saranno vistati, d'ordine Nostro, dal ministro proponente.

Art. 2.

Il penultimo capoverso dell'art. 50 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato col Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728, è sostituito dal seguente:

« È in facoltà dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di escludere dalla composizione dei treni viaggiatori delle linee secondarie e dai treni accelerati, omnibus, misti e locali delle linee principali le vetture di 1ª o quelle di 2ª classe. I treni misti possono avere anche la sola 3ª classe ».

Art. 3.

Con l'inclusione nelle basi di tariffa dell'aumento del sei per mille di cui all'art. 5 della legge 19 giugno 1913, n. 641, disposta con l'art. 2 del Nostro decreto del 28 ottobre 1915, n. 1602, resta soppresso l'ultimo comma del suddetto art. 5.

E così pure, con la inclusione nei prezzi della piccola velocità della soprattassa di stazione di cui il comma *g*), art. 13, della legge 23 luglio 1914, n. 742, resta annullato il minimo di L. 0,05 per ogni spedizione indicato nel comma stesso.

Art. 4.

La ristampa delle tariffe e condizioni pei trasporti di cui all'art. 2 del Nostro decreto n. 1602 del 28 ottobre 1915 è prorogata fino al primo giugno 1916; però l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad anticipare, per quanto riguarda i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, la decorrenza di ciascuno dei provvedimenti di cui al presente decreto.

Pei trasporti in servizio internazionale i provvedimenti decorreranno dalle date che saranno fissate di volta in volta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in relazione agli accordi con le Amministrazioni ferroviarie estere.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella roccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 febbraio 1916.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Allegato **A**.

Tariffa differenziale *A* pel trasporto dei viaggiatori sulle ferrovie dello Stato.

ZONE DI PERCORRENZA	Prezzo per viaggiatore e per km.		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Da 1 a 200 chilometri . . . . L.	0,145 (*)	0,097 (*)	0,060 (*)
Per il percorso successivo da 201 a 300 km. . »	0,126	0,084	0,052
» » » » 301 » 400 » . »	0,109	0,073	0,045
» » » » 401 » 500 » . »	0,094	0,063	0,039
» » » » 501 » 600 » . »	0,082	0,055	0,034
» » » » 601 » 700 » . »	0,071	0,047	0,029
» » » » 701 » 800 » . »	0,061	0,041	0,025
» » » » 801 » 900 » . »	0,053	0,036	0,022
» » » » 901 » 1000 » ed oltre »	0,046	0,031	0,019

(*) Prezzi della tariffa generale per treni diretti.

Segue Allegato **A.**

Tariffa delle carrozze-salone e saloncini.

VETTURE	ZONE DI PERCORRENZA — Chilometri										
	da 1 a 50	da 51 a 100	da 101 a 150	da 151 a 200	da 201 a 250	da 251 a 300	da 301 a 350	da 351 a 400	da 401 a 450	da 451 a 500	da 501 a 550
	Prezzi per vettura (in lire)										
Saloncini	29	79	127	178	233	269	310	348	384	417	448
Saloni a 2 o 3 assi	45	131	218	305	386	461	532	597	658	715	767
Saloni a 4 assi	68	199	329	457	579	692	798	893	987	1072	1151
Saloni a 6 assi	91	261	437	609	772	923	1061	1195	1316	1429	1535

Segue Allegato **A.**

Tariffa delle carrozze-salone e saloncini.

VETTURE	ZONE DI PERCORRENZA – Chilometri								Diritto fisso	
	da 551 a 600	da 601 a 650	da 651 a 700	da 701 a 750	da 751 a 800	da 801 a 850	da 851 a 900	Oltre 900 — Da aggiungersi ai prezzi di 900 per ogni 10 km. successivi	per le prime 72 ore di impegno della vettura	per ogni successivo periodo di 24 ore di impegno
	Prezzi per vettura (in lire)									
Saloncini	476	503	528	551	572	592	611	23	41	7
Saloni a 2 o 3 assi	817	863	905	945	981	1016	1047	39	72	16
Saloni a 4 assi	1225	1294	1358	1417	1472	1523	1571	58	103	21
Saloni a 6 assi	1633	1725	1810	1889	1963	2031	2095	78	134	26

Visto, d'ordine del Luogotenente Generale di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici

CIUFFELLI.

Allegato **B.**

Modificazioni ed aggiunte alle condizioni particolari d'applicazione della tariffa per biglietti d'abbonamento ordinari.

Art. 3. — Il punto 2° del terzo capoverso è sostituito dal seguente:

« 2° che l'abbonato paghi all'atto della domanda tanti diritti fissi di lire una quanti sono i periodi rateali nei quali è diviso l'abbonamento ».

Dopo il punto 3° del detto capoverso aggiungere il seguente:

« 4° che quando trattasi di abbonamenti per due persone della stessa ditta venga pagata la prima rata per un periodo non inferiore a sei mesi ».

Art. 4. — Il secondo capoverso è sostituito dai seguenti:

« Il biglietto è immutabile rispetto sia alla percorrenza, sia al periodo di validità che non è prorogabile per qualsiasi motivo. Per i biglietti annuali è però ammesso il cambio del biglietto con altro di classe superiore verso pagamento di un nuovo diritto fisso e della differenza di prezzo fra gli abbonamenti delle due classi computati per una validità di tanti mesi quanti ne mancano alla scadenza di quello in corso di utilizzazione (la frazione di mese è considerata come mese intero).

« Nel caso di pagamento rateale la differenza da pagarsi dovrà essere computata nel modo anzidetto per il mese o per i mesi mancanti a completare il periodo in corso ».

Art. 8. — Il primo capoverso è sostituito dal seguente:

« In caso di smarrimento, i biglietti di validità inferiore a tre mesi non vengono sostituiti. Per gli altri l'abbonato deve dare immediato avviso al capo della stazione più vicina, rimettere una nuova domanda, pagare un secondo diritto fisso più una soprattassa corrispondente all'1 per cento del prezzo integrale dell'abbonamento e versare un nuovo deposito di L. 5. ».

Modificazioni ed aggiunte alla tariffa per biglietti d'abbonamento speciali.

Art 16. — Il primo capoverso è sostituito dal seguente:

« Agli abbonati con biglietto annuale che, per emergenze loro sopraggiunte nel corso dell'abbonamento, fossero impediti dal conti-

nuarne 'luso, è concesso il rimborso della eccedenza, quando risulti fra il costo dell'abbonamento annuale e l'importo di uno o più abbonamenti della stessa serie e classe costituenti insieme il periodo pel quale l'abbonamento annuale è stato utilizzato».

Visto, d'ordine del Luogotenente Generale di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
CIUFFELLI.

Allegato **C**.

Fusione di serie di tariffe e soppressione di alcune tariffe pel trasporto delle merci.

Le serie aventi prezzi uguali di ciascuna delle tariffe sottoindicate, vengono fuse in una, con l'assegnazione dei pesi minimi per vagone rispettivamente indicati:

Tariffa				n.		Serie					peso min.	tonn.
Tariffa spec.	P.	V.	n.	107	-	Serie	C	e	D	-	peso min. 6	tonn.
»	»	»		107	-	»	E	ed	F	-	» 6	»
»	»	»		115	-	»	D	ed	E	-	» 6 e 10	»
»	»	»		116	-	»	B	e	C	- (6 T)	» 6	»
»	»	»		116	-	»	E (10 T)	e	F	-	» 10	»
»	»	»		120	-	»	A	e	B	- (6 T)	» 6	»
»	»	»		121	-	»	A (10 T)	e	B	-	» 10	»
»	»	»		123	-	»	C	e	D	-	» 7,5	»
» eccez.	»	»		1063	-	»	B	e	C	-	» 7,5 e 10	»

Le seguenti tariffe, non più utilizzate od utilizzate scarsamente, sono abolite:

Tariffa speciale temporanea P. V. A.

Tariffa		P.	V.	n.
Tariffa	locale	P.	V. n.	302
»	»	»	»	402
»	»	»	»	407
»	»	»	»	417
»	»	»	»	701
»	eccezionale	»	»	1005

Tariffa-prontuario del febbraio 1885 per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo con gli scali di Corfù, Costantinopoli, ecc..

Visto, d'ordine del Luogotenente Generale di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
CIUFFELLI.

Allegato **D.**

Aggiunte e modificazioni ad alcuni articoli della parte prima delle tariffe pel trasporto delle merci

Modificazioni dei diritti fissi.

1ª L'ultimo capoverso dell'art. 47 delle tariffe è sostituito dal seguente:

« L'Amministrazione, subordinatamente alle esigenze di servizio, può accettare anche merci come bagagli, ed in tal caso sarà applicato, per l'intera percorrenza del trasporto, il prezzo della tariffa generale aumentato del 50 % o del 25 %, rispettivamente, secondo che i trasporti abbiano luogo, anche per parte del percorso, con treni diretti o con treni accelerati ».

2º Dopo il primo capoverso degli articoli 56 e 67 delle tariffe è aggiunto il seguente:

« Pel trasporto di un collo indivisibile si considera completo il carro, domandato dallo speditore, quando non vi si possa caricare un altro collo delle stesse dimensioni ».

3º Nell'art. 72 delle tariffe sono fatte le seguenti aggiunte e modificazioni:

QUALITÀ DEI VEICOLI			Grande velocità		Piccola velocità	
			Prezzo proporzionale per veicolo e per km.	Diritto fisso per veicolo	Prezzo proporzionale per veicolo e per km.	Diritto fisso per veicolo
Veicoli da strade ordinarie con motori (automobili).						
Veicoli automobili, per trasporto di persone e cose, cioè carrozze e carri, e telai (châssis), montati su ruote, di carrozze o carri, tutti con interasse maggiore di metri 3		L.	0,718	4,00	0,418	2,40
Veicoli automobili per trasporto di persone e cose, cioè carrozze e carri, e telai (châssis), montati su ruote, di carrozze e carri, tutti con interasse fino a m. 3.	per un veicolo o telaio	»	0.539	4,00	0,365	2,40
	per due veicoli o telai caricati nello stesso carro	»	0,419	4,00	0,261	2,40
	per tre o più veicoli o telai caricati nello stesso carro . . .	»	0,359	4,00	0,209	2,40

Segue Allegato **D.**

QUALITÀ DEI VEICOLI	Grande Velocità		Piccola velocità	
	Prezzo proporzionale per veicolo e per km.	Diritto fisso per veicolo	Prezzo proporzionale per veicolo e per km.	Diritto fisso per veicolo
Veicoli da strade ordinarie, senza motori.				
Omnibus, diligenze, breaks, stages e altre carrozze a 4 ruote, tutti con interasse superiore a m. 2,25 . . . . L.	0,718	4,00	0,418	2,40
Omnibus, diligenze, breaks, stages e altre carrozze a 4 ruote, tutti con interasse eguale o inferiore a m. 2,25. Carri funebri. — per un veicolo . . »	0,539	4,00	0,365	2,40
Omnibus, diligenze, breaks, stages e altre carrozze a 4 ruote, tutti con interasse eguale o inferiore a m. 2,25. Carri funebri. — per due veicoli caricati nello stesso carro . . . . »	0.419	4,00	0,261	2,40
Omnibus, diligenze, breaks, stages e altre carrozze a 4 ruote, tutti con interasse eguale o inferiore a m. 2,25. Carri funebri. — per tre o più veicoli caricati nello stesso carro. . . . »	0,359	4,00	0,209	2,40
Veicoli da strade ferroviarie o tramviarie.				
Veicoli automotori (carrozze e carri) (*a*) e carrozze e carri senza motore. . . . L.	0,718	4,00	0,418	2.40
Telai di carrozze e carri, montati su ruote, con motore o senza . . . . »	0,718	4,00	0,418	2,40
Locomotive e locomotive-tender a vapore e locomotori elettrici, caricati su carri (*b*). Tenders separati caricati su carri . . »	0,718	4,00	0,418	2,40
Locomotive-tender, locomotive senza tender, a vapore, e locomotori elettrici. — fino a 24 tonnellate. — circolanti sulle proprie ruote »	1,317	—	0,940	—
Locomotive-tender, locomotive senza tender, a vapore, e locomotori elettrici. — oltre 21 tonnellate. — circolanti sulle proprie ruote »	2,035	—	1,462	—

Segue Allegato **D.**

I diritti fissi pei trasporti di veicoli sono così modificati:

da L.	3,48	a L.	4,00	per veicolo
»	2,32	»	2,70	»
»	2,06	»	2,40	»
»	1,545	»	1,80	»

Oltre ai prezzi suindicati è dovuta la sopratassa di stazione di L. 1,00 per spedizione, o per ciascun carro.

AVVERTENZE

(*a*) I veicoli automotori sono quelli forniti di motori elettrici, o di comando, con presa di corrente da filo aereo, da terza rotaia, o da accumulatori, e nei quali possono prendere posto viaggiatori, oppure possono essere caricate merci.

(*b*) Le locomotive e locomotive-tender a vapore ed i locomotori elettrici, caricati su carri, si trasportano a grande velocità secondo le tariffe delle messaggerie e merci ed a piccola velocità come macchine o meccanismi.

---

4. Il terzo alinea dell'art. 100 delle tariffe è sostituito dal seguente:

« I colli aventi un peso indivisibile superiore ai 10.000 fino a 20.000 kg., quelli di peso superiore ai 20.000 fino a 30.000 kg. e quelli di peso superiore ai 30.000 kg. si tassano coi prezzi stabiliti per le merci relative col corrispondente aumento del 20, del 30 e del 40 % ».

5. Le tasse di disinfezione, di cui all'art. 107, parte III, e la tassa di pulitura prevista dalla tariffa eccezionale 1001, sono aumentate come segue:

Bestiame ad altri animali vivi, sciolti	spediti a carro completo, da L. 1,00 a L. 2,50 per spedizione;	
	spediti a capo, da L. 0,60 a L. 1,00, ed il massimo da L. 1,00 a L. 2,50 per spedizione.	
Bestiame ed altri animali vivi, riposti in ceste, in gabbie, ecc.	a fondo chiuso o graticolato, ma ricoperto con stuoia, paglia ecc.	da L. 0,10 a L. 0,15 per collo, il massimo da L. 1,00 a L. 1,50 per spedizione
	a fondo graticolare non ricoperto con stuoia, paglia od altro.	da L. 0,60 a L. 1,00 per collo, il massimo da L. 1,00 a L. 1,50 per spedizione.

Spoglie e rifiuti di animali ed avanzi in genere di materie animali	spediti a vagone completo, da L. 1,00 a L. 2,50 per spedizione. spediti in piccole partite, da L. 0,60 a L. 1,00 per collo, ed il massimo da L. 1,00 a L. 1,50 per spedizione;
Tassa di pulitura prevista dalla tariffa eccezionale 1001	da L. 1,00 a L. 2,50 per spedizione.

6. I diritti di pesatura, stabiliti dall'art. 113 delle tariffe, sono così aumentati:

da L. 0,10 a L. 0,15 per quintale indivisibile, per la pesatura effettuata per colli;

da L. 1,00 a L. 2,00, per ogni vagone di merce pesato complessivamente;

da L. 0,05 a L. 0,10 per quintale indivisibile, per la determinazione della classe del bestiame.

La tassa per la verifica della tara, prevista dall'articolo stesso, è portata da L. 0,50 a L. 1,00.

7. Le tasse di nolo dei copertoni, di cui all'art. 114 delle tariffe, sono così modificate:

per trasporti tanto a grande velocità, quanto a piccola velocità, L. 0,02 per copertone e per chilometro, col minimo di L. 2 per copertone.

8. La tassa per la ricevuta di ritorno stabilita dall'art. 116 delle tariffe, è aumentata da L. 0,25 a L. 0,50.

9. Le tasse per l'uso della gru, di cui l'art. 118 delle tariffe, sono aumentate come segue:

per oggetti indivisibili pesanti fino a tre tonnellate, da L. 0,20 a L. 0,30 per tonnellata;

per oggetti indivisibili di peso superiore a tre tonnellate, da L. 0,10 a L. 0,50 per tonnellata.

Le tasse per il trasporto delle grue mobili, pure stabilite dal detto articolo, sono così modificate:

per i trasporti tanto a grande velocità, quanto a piccola velocità, L. 0,15 per chilometro, col massimo di L. 15 per spedizione.

10. La provvigione per le spese anticipate, stabilita dall'art. 121 delle tariffe, è aumentata come segue:

per ogni dieci lire indivisibili: da L. 0,05 a L. 0,10; ed il minimo per spesa anticipata da L. 0,10 a L. 0,15.

11. La provvigione per gli assegni, prevista dagli articoli 122 e 123 delle tariffe, è aumentata come segue:

per ogni cento lire: da L. 0.25 a L. 0,50, arrontondata di 5 in

5 centesimi; ed il minimo da L. 0,25 a L. 0,50 per assegno, da riscuotersi anche nel caso di annullamento dell'assegno.

12. Diritti fissi. — I diritti fissi per i trasporti a grande velocità sono così modificati:

da L. 3,48 a L. 5,00 per feretro;
da L. 2,32 a L. 2,70 per tonnellata;
da L. 1,16 a L. 1,40 per cassa contenente ceneri mortuarie e parti di cadaveri e per ogni spedizione di cavalli in vagone scuderia.

Il diritto fisso per i trasporti di bestiame a piccola velocità accelerata è portato da L. 1,03 a L. 1,20 per svedizione, oltre la soprattassa di stazione di L. 1,00.

I diritti fissi per i trasporti a piccola velocità ordinaria sono modificati come segue:

da L. 2,1115 a L. 2,40 per tonnellata;
da L. 1,5965 / da L. 1,5708 — a L. 1,80 per tonnellata;
da L. 1,2875 / da L. 1,2618 — a L. 1,50 per tonnellata;
da L. 1,0815 / da L. 1,0558 — a L. 1,30 per tonnellata.

Proporzionalmente sono modificati, con arrotondamento ai 5 centesimi superiori:

a) i diritti fissi nei quali non sono comprese le quote relative alle operazioni di carico e scarico, quelli delle tariffe con prezzi fatti per carro o per treno e quelli delle tariffe aventi prezzi nei quali è compreso il diritto fisso;

b) i diritti fissi previsti dalle concessioni speciali di qualsiasi genere e dal regolamento per i trasport militari.

Le tasse di trasporto fra Sampierdarena, San Benigno, Santa Limbania e le fermate, di cui l'art. 10 della concessione speciale *B*, sono così modificate:

da San Benigno a Sampierdarena, da L. 1,0781 a L. 1,20 per tonnellata;

da San Benigno alla 2ª fermata, da L. 1,0551 a L. 1,15 per tonnellata;

da San Benigno alla 1ª fermata, da L. 1,0036 a L. 1,10 per tonnellata;

dalla 1ª e 2ª fermata a Sampierdarena e viceversa, da L. 0,8806 a L. 1,00 per tonnellata;

da Santa Limbania (calate e magazzini) a Sampierdarena, da L. 1,2068 a L. 1,35 per tonnellata;

da Santa Limbania (calate e magazzini) alla 2ª fermata, da L. 1,1838 a L. 1,30 per tonnellata;

da Santa Limbania (calate e magazzini) alla 1ª fermata, da L. 1,1323 a L. 1,25 per tonnellata.

I diritti fissi supplementari a favore di ciascuna Amministrazione intermedia per i trasporti percorrenti linee di tre o più Amministrazioni sono così modificati:

feretri, da L. 0,580 a L. 0,70 per feretro;

veicoli spediti a G. V., da L. 0,580 a L. 0,70 per veicolo;

veicoli spediti a P. V., da L. 0,515 a L. 0,60 per veicolo;

cavalli in vagoni scuderia, da L. 0,580 a L. 0,70 per spedizione;

bozzoli vivi a grande velocità, da L. 0,348 a L. 0,40 per tonnellata;

bozzoli morti spediti a G .V., da L. 0,348 a L. 0,40 per tonnellata;

bozzoli morti spediti a P. V.. da L. 0,3605 a L. 0,40 per tonnellata;

merci delle prime cinque classi a P. V., da L. 0,3605 a L. 0,40 per tonnellata;

merci delle ultime tre classi a P. V., da L. 0,1803 a L. 0,20 per tonnellata;

bestiame di ogni specie a P. V. A., da L. 0,515 a L. 0,60 per vagone.

La tassa di trasbordo stabilita dal comma *g*) dell'art. 107 è portata da L. 1,16 a L. 1,35 a tonnellata, per i trasporti a grande velocità, e da L. 1,03 a L. 1,20 a tonnellata, per i trasporti a piccola velocità accelerata ed ordinaria.

Il rimborso che l'amministrazione accorda alle parti sul diritto fisso, quando queste eseguiscono le operazioni di carico o scarico delle merci spedite a piccola velocità, è aumentato da L. 0,4892 a L. 0,50 per tonnellata e per ogni operazione.

Lo stesso importo di L. 0,50 si applica quando l'Amministrazione provvede essa al carico ed allo scarico di trasporti fruenti di tariffe che non hanno diritto fisso, oppure nel cui diritto fisso non sono comprese lequote per tali operazioni; fermo però quanto per il bestiame provvede l'art. 117 delle tariffe, comma *g*), ultimo capoverso.

La tassa di transito di cui gli articoli 108 e 111 delle tariffe è aumentata da L. 0,4892 a L. 0,60 per tonnellata, intendendosi applicabile ai trasporti tanto a grande velocità, quanto a piccola velocità accelerata ed ordinaria.

Il diritto fisso della tariffa locale n. 237 P. V. è portato da L. 0,0774 a L. 0,30 per tonnellata.

In tutti i prezzi e diritti fissi indicati nel presente allegato *D* si intendono comprese la soprattassa del 6 ‰ e la soprattassa di stazione

di cui l'art. 108-bis delle tariffe quando di questa ne sia prescritta l'applicazione e sia da computarsi in base al peso.

In quelli di detti prezzi e diritti fissi poi, che sono soggetti alla tassa erariale, si intende compresa pure quella di bollo proporzionale.

13. In fine al comma *c* dell'art. 107 delle tariffe e dopo il primo capoverso degli articoli 8 e 9, sripettivamente, delle condizioni generali .per l'applicazione delle tariffe speciali e locali, è fatta la seguente aggiunta:

« Quando trattisi di trasporti provenienti da amministrazioni ferroviarie che non applicassero le tariffe delle ferrovie dello Stato, i carri adoperati potranno essere considerati come richiesti ».

Visto, d'ordine del Luogotenente Generale di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici

CIUFFELLI.

Allegato **E.**

Modificazioni agli allegati nn. 8, 11 e 14 alle tariffe

Allegato n. 8.

CAPO I.

La tassa speciale per il trasporto degli effetti personali e delle masserizie a Santa Limbania (Mag. D) Ponte Re Alberto è modificata da L. 2,10 a L. 2,20 ed il minimo da L. 0,20 a L. 0,25.

I compensi per le operazioni che la ferrovia eseguisce nello scalo di Genova Molo Vecchio, di cui all'art. 2, sono così modificati:

da L. 2,163 a L. 2,20 per tonnellata;
da L. 1,648 a L. 1,70 per tonnellata.

Le tasse fisse per le spedizioni fra l'uno e l'altro degli scali, delle fermate e delle stazioni di Genova P. C. locale e di Genova Principe, di cui all'art. 3, sono così modificate:

da L. 1,2611 }
da L. 1,2354 } a L. 1,40 per tonnellata;

da L. 0,9521 }
da L. 0,9264 } a L. 1,10 per tonnellata.

CAPO II.

PARTE PRIMA.

I prezzi di cui all'art. 1° sono così modificati:

da L. 0,618 a L. 0,80 per tonnellata;
da L. 0,46355 } a L. 0,60 per tonnellata;
da L. 0,4507 }
da L. 0,36055 } a L. 0,50 per tonnellata;
da L. 0,3477 }
da L. 0,07725 } a L. 0,08 per tonnellata e chilometro;
da L. 0,07880 }
ed in relazione sono modificate le tasse di cui agli articoli 5 e 10.

Il diritto fisso di cui alla nota (1) all'art. 5 è modificato da lire 1,03 a L. 1,30.

PARTE SECONDA.

I prezzi di cui all'art. 4, sono così modificati:

da L. 0,46355 a L. 0,60 per tonnellata;
da L. 0,3477 a L. 0,50 per tonnellata;
da L. 0,07725 } a L. 0,08 per tonnellata e Km.°
da L. 0,07880 }
ed in relazione sono aumentati i prezzi fatti indicati nell'articolo stesso.

Il diritto fisso pei trasporti a P. V. A. è modificato da L. 0,412 a L. 0,50 per tonnellata.

PARTE TERZA.

I prezzi di cui all'art. 3 sono così modificati:

da L. 0,46355 a L. 0,60 per tonnellata;
da L. 0,3477 a L. 0,50 per tonnellata;
da L. 0,07725 a L. 0,08 per tonnellata e chilometro;
ed in relazione sono modificati i prezzi fatti indicati nell'articolo stesso.

Il diritto fisso pei trasporti a P. V. A. è modificato da L. 0,412 a L. 0,50 per tonnellata.

Capo III.

La tassa per i trasporti di olii minerali a vagone completo fra le calate della Diga rettilinea o il Deposito franco e il Magazzino comunale del Marzocco è portata da L. 0,84 a L. 1,00 per tonnellata.

Capo IV.

PARTE PRIMA.

Le soprattasse di cui l'art. 4 sono così modificate:

da L. 2,65 a L. 2,70 da L. 4,55 a L. 4,60	per carro da 10 tonnellate;
da L. 3,05 a L. 3,10 da L 5,35 a L. 5,40	per carro da 12 tonnellate;
da L. 3,45 a L. 3,50 da L. 6,10 a L. 6,15	per carro da 14 tonnellate;
da L. 3,65 a L.3,70 da L. 6,50 a L. 6,55	per carro da 15 tonnellate;
da L. 4,25 a L. 4,30 da L. 7,60 a L. 7,70	per carro da 18 tonnellate.

PARTE SECONDA.

Le soprattasse di cui all'art. 5 sono così modificate:

da L. 2,65 a L 2,70, per carro da 10 tonnellate;
da L. 3,05 a L. 3,10, per carro da 12 tonnellate;
da L. 3,45 a L. 3,50, per carro da 14 tonnellate;
da L. 3,65 a L. 3,70, per carro da 15 tonnellate;
da L. 4,25 a L. 4,30, per carro da 18 tonnellate.

PARTE TERZA.

Le soprattasse di cui all'art. 5 sono così modificate:

da L. 1,50 a L. 1,55 per carro da 10 tonnellate;
da L. 1,80 a L. 1,85 per carro da 12 tonnellate;

da L. 2,10 a L. 2,15 per carro da 14 tonnellate;
da L. 2,25 a L. 2,30 per carro da 15 tonnellate;
da L. 2,70 a L. 2,75 per carro da 18 tonnellate.

PARTE QUARTA.

Le soprattasse di cui all'art. 4 sono così modificate:

da L. 4,55 a L. 4,60 per carro da 10 tonnellate;
da L. 5,35 a L. 5,40 per carro da 12 tonnellate;
da L. 6,10 a L. 6,15 per carro da 14 tonnellate;
da L. 6,50 a L. 6,55 per carro da 15 tonnellate;
da L. 7,60 a L. 7,70, per carro da 18 tonnellate.

La tassa per le manovre speciali stabilita nei capi primo, secondo (parti seconda e terza), terzo e quinto è portata da L. 0,05 a L. 0,06 per quintale.

Le quote di L. 0,4892 (per la P. V.) è di L. 0,515 (per la P. V. A.) relative alle operazioni di carico e scarico sono modificate rispettivamente in L. 0,50 e L. 0,55 per tonnellata.

Allegato 11.

La tassa per il servizio di facchinaggio esterno nello scalo di Venezia Santa Lucia è così modificata:

da L. 0,0515 a L. 0,55 a quintale per i trasporti a piccola velocità;

da L. 0,0696 a L. 0,072 a quintale per i trasporti a grande velocità;

da L. 0,0580 a L. 0,06 la tassa minima per ogni spedizione a grande velocità.

In tutti i prezzi e diritti fissi indicati nel presente allegato E si intendono comprese la soprattassa del 6 ‰ e la soprattassa di stazione di cui l'art. 108-bis delle tariffe quando di questa ne sia prescritta l'applicazione e sia da computarsi in base al peso..

In quelli di detti prezzi e diritti fissi poi, che sono soggetti alla tassa erariale, si intende compresa pure quella di bollo proporzionale.

Allegato n. 14.

Nell'art. 1, fra i liquidi indicati nel 2° periodo, è da aggiungere l'essenza di trementina (acqua ragia), da tassarsi in base al peso specifico di kg. 0,870 per ogni litro di capacità del serbatoio.

Nelle avvertenze, di cui al richiamo (1), va aggiunto il seguente capoverso:

« L'amministrazione potrà estendere ad altri liquidi, trasportati in vagoni serbatoi, la disposizione dell'art. 1 relativa al calcolo del peso minimo tassabile in base alla densità media dei liquidi ».

Visto, d'ordine del Luogotenente Generale di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici

CIUFFELLI.

Allegato **F.**

Aggiunte e modificazioni alla nomenclatura delle merci a piccola velocità

Acciaio in pezzi non nominati semplicemente gettati o fucinati, di peso non superiore a 100 kg. ciascuno, 4-116 D-304-414.

Acciaio in lavori non nominati, 1-116 A-304-414.

Acidi grassi degli oli di palma o di cotone - Allegato 9, categoria 5, 4-106 B-304 405-414.

Acido carbonico (gas), 3-109 B-304-405-414.

Acido solforoso (gas), 3-109 B-304-405-414.

Alberi di acciaio o di ferro con ruote, per macchine o per altri usi - Vedi Macchine o meccanismi (e parti di) non nominati.

Allume di cromo, 4-109 C-304-405-414.

Alluminio (lamiere, verghe e lastre di), 3-115 A-304-414.

— (stoviglie di, per uso domestico), 2-116 A-304-414.

— in lavori non nominati, 1-304-414.

Amianto (mattoni di), 5-112 D.

Bauxite (minerale d'alluminio), anche se macinata, 7-115 E-224.

— (residui di), 8-120 G.

Bronzo (getti grezzi di), 3-116 B-304-414.

Burro di mowra - Vedi Grasso di Illipé.

Calciocianamide, 7-123 E-1063 A.

Candele steariche, anche miste a paraffina, 3-106 A-304-414.

Candele di sparmaceto, di paraffina, di ceresina, cera vegetale e candele miste di tali o simili materie, 2-304-414.

Capelli e lavori di capelli, 1-304-414.

Carbonato puro di potassa è sostituito da « Carbonato raffinato di potassa ».

Carbonato puro di soda è sostituito da: « Carbonato raffinato di soda ».

Carborundum (carburo di silicio, in granelli o in polvere granellosa), 4-120 A-304-414.

Carrelli trasbordatori, 2-117 A-304-405-414.

Carta americana, carta fabbricata a mano, carta per cambiali, per biglietti di Banca, per azioni e carta filogranata, 1-112 A-304-405-414.

Carta da disegno in rotoli è sostituita da: « Carta da disegno ».

Cartoni stampati o litografati per iscatole da fiammiferi, 3-112 B-304-414.

Catene per automobili e velocipedi, 1-304-414.

Cassoni di legno vuoti, di ritorno, per trasporto di mobilia e masserizie, montati - Vedi Furgoni da sgombero.

Ceneri alcalinifere provenienti dalla combustione di materie organiche (calini), 6-123 D.

Cerchi di automobili, 2v-304-414.

Coke di petrolio, 7-120 F.

Colofonia liquida, 4-304-414.

Conchiglie greggie, 2-114 A-304-414.

Essiccatoi per grano - Vedi Macchine agrarie.

Estratto di malto, 3-105 D-304-405-414.

Ferro in lavori non nominati, 2-116 A-304-414.

Ferro in pezzi non nominati semplicemente fucinati o gettati, di peso non superiore a 100 kg. ciascuno, 4-116 D-304-414.

Gelatina d'ossa, 2-304-414.

Ghiande o semi di mowra, 4-108 E-304-414.

Grasso di Illipé, 4-106 C-304-414.

Grue, caricate su carri, 2-117 A-304-405-414.

Idrogeno, 3-109 B-304-414.

Isolatori non nominati — Vedi lavori della materia di cui sono formati.

Lamierino di ferro verniciato, 3-116 B-304-414.

Lamine di carbone grafitoide per uso elettrico, 3-304-414.

Lastre preparate per fotografie, di metallo, vetro, celluloide o di qualsiasi altra materia, 1-304-414.

Lavagne od ardesie piallate, 6-121 G-217.

Libri copialettere, 1-112 A-304-414.

Macchine da cucire (pedali, crociere, volanti, bielle di, e simili, spediti separatamente), è sostituita da: « Macchine da cucire (pedali, crociere, volanti, bielle, fiancate e tavoli di, spediti o dichiarati separatamente dalle teste (1) »).

Macchine da cucire e simili, senza garanzia per le avarie di quelle non incassate o non imballate, è sostituita da: « Macchine da cucire e simili, od anche le sole teste (1), senza garanzia per le avarie di quelle non incassate o non imballate ».

Madreperla (cascami di) non più atti ad alcun lavoro, 6-123 C.

Polvere di latte, preparata con zucchero, 1-304-414.

(1) Per testa s'intende la parte che costituisce la vera macchina.

Polvere di latte, preparata senza zucchero, 2-102 A-304-414.

Lisoformio - Vedi Creolina.

Malto (sciroppo di), 3-105 D-304-405-414.

Maltosio, 3-105 D-304-405-414.

Olio o burro di mowra - Vedi Grasso di Illipé.

Pali di ferro a traliccio, senza mensola, traverse, telai, ritti, ecc., 3-116 G.

— con mensole, traverse, telai, ritti, ecc., 4-116 D-304-414.

Pali tubolari d'acciaio, per condotte elettriche aeree o per altri usi, 6-116 G.

Recotti - Vedi Bozzoli lavati, ecc.

Ruote dentate - Vedi Macchine o meccanismi (e parti di) non nominati.

Ruote di legno per veicoli, 4-118 B-304-414.

Semi di fieno greco - Vedi Semi da prato.

Seta artificiale (greggia o manifatturata) - Allegato 9, categoria IV, 1-304-414.

Stringhe - Vedi Nastri della materia di cui sono fatti.

Tinozze da bagno, di zinco, di ferro o di ghisa anche smaltata 3-116 C-304-414.

Trogoli di ferro per arroventare nei forni i fogli di lamiera, 3-117 B-304-414.

Alla nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità è aggiunta la seguente avvertenza:

« 6° Le merci dichiarate genericamente senza l'indicazione della qualità, come vino, tessuti, filati, carta, ecc., si classificano come quelle della qualità maggiormente tassata.

Salvo i casi indicati nella nomenclatura non si tien conto dell'uso che possa essere fatto delle merci, le quali sono da tassarsi unicamente con le tariffe loro assegnate, anche se per qualche uso potessero comprendersi in altra voce generica.

Quando nella nomenclatura manchi espressa distinzione, non si fa alcuna differenza fra oggetti nuovi od usati.

Gli oggetti formati nella loro parte costitutiva di due o più materie (esclusi gli accessori) si considerano fatti intieramente della materia maggiormente tassata.

I miscugli non nominati, escluse le soluzioni, si classificano come il prodotto più fortemente tassato, eccetto il caso in cui tale prodotto entri nel miscuglio in quantità trascurabile.

Quando una o più parti di un oggetto sieno separate e dichiarate distintamente sul documento di trasporto, con l'indicazione dei singoli pesi, si tassano secondo le corrispondenti voci.

Salvo che non sia altrimenti disposto, gli oggetti incompleti, cioè mancanti di una o più delle loro parti, si tassano come completi quando la parte presentata sia quella prevalente ».

Visto, d'ordine del Luogotenente Generale di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici

CIUFFELLI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 27 *febbraio* 1916 *n.* 231, *recante disposizioni per agevolare la esecuzione di opere pubbliche per conto dello Stato, delle Provincie e dei Comuni durante la guerra* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re, poteri straordinari durante la guerra;

Ritenuta la necessità di agevolare la regolare esecuzione delle opere pubbliche che si eseguono per conto dello Stato, delle Provincie e dei Comuni in relazione alle speciali condizioni economiche attuali;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per l'interno, e col ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le cauzioni prestate per appalti di opere pubbliche che si eseguono per conto dello Stato, delle Provincie e dei Comuni, in qualunque epoca assunti, potranno — su domanda degli imprenditori

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 6 marzo 1916, n. 54.

— essere ridotte alla misura del 5 % dell'importo d'appalto, qualora l'Amministrazione appaltante, a suo giudizio insindacabile, si ritenga pienamente garantita, malgrado tale riduzione, del regolare adempimento degli obblighi contrattuali.

Art. 2.

Dopo constatata, col relativo verbale, l'ultimazione dei lavori, è consentito all'Amministrazione appaltante di disporre — prima del collaudo ed a suo giudizio insindacabile — a favore degli imprenditori che ne facciano domanda, la restituzione delle ritenute prescritte dall'art. 53 del regolamento sulla contabilità generale 4 maggio 1885, n. 3074, o di altre ritenute consimili destinate a scopo di garanzia suppletiva.

Per i lavori eseguiti per conto dello Stato tale restituzione non potrà essere disposta se non in seguito ai pareri favorevoli dell'ingegnere capo e dell'ispettore superiore compartimentale del Genio civile, senza che occorra l'avviso preventivo del Consiglio di Stato. Per i lavori eseguiti per conto delle Provincie e dei Comuni sarà necessario il parere favorevole dei tecnici delle rispettive Amministrazioni e dell'ingegnere capo del Genio civile.

Art. 3.

Negli appalti nei quali i mezzi d'opera siano di notevole importanza rispetto al prezzo dei lavori, potrà l'Amministrazione appaltante — a richiesta dell'imprenditore — consentire lo svincolo di una parte della cauzione non superiore alla metà del valore dei mezzi d'opera destinati alla esecuzione dei lavori. Tali mezzi di opera rimarranno vincolati a garanzia dell'Amministrazione, che avrà su di essi il privilegio pari a quello di cui agli articoli 1878 e seguenti del Codice civile.

Le cose vincolate saranno descritte in apposito verbale nei modi indicati nell'art. 1880 del Codice civile, ed il privilegio avrà pieno effetto decorsi i cinque giorni dalla pubblicazione di detto verbale nel Giornale degli annunzi legali della Provincia in cui si esegue il lavoro appaltato.

Il privilegio di cui sopra può costituirsi sui natanti di proprietà dell'impresa che risultino debitamente inscritti nei registri di un ufficio marittimo, ed avrà ogni effetto rispetto ai terzi dopo espletate le formalità stabilite dall'art. 485 del Codice di commercio.

Art. 4.

Le deliberazioni riguardanti le facilitazioni consentite dal presente decreto, prese dai Consigli o dalle Deputazioni provinciali o Giunte municipali in via d'urgenza, debbono essere approvate dal prefetto o sottoprefetto.

Art. 5.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e rimarrà in vigore per tutta la durata della guerra.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 febbraio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CARCANO — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO MINISTERIALE 8 *marzo* 1916, *col quale il sig. commendatore Tommaso Bertarelli è confermato membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429, e l'art. 1 del R. decreto 28 giugno 1912, n. 728

DECRETA:

Il sig. comm. Tommaso BERTARELLI è confermato per un altro quadriennio, a decorrere dal 25 marzo corrente anno, nella carica di membro del Consiglio generale del traffico, fra quelli della categoria *a*) del citato art. 63 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Roma, addì 8 marzo 1916.

Il Ministro
CIUFFELLI.

Ordine di servizio n. 46. (M. C.).

Apertura all'esercizio della stazione di Nasisi con diramazione al deposito munizioni della R. Marina a Buffoluto.

Dal giorno 25 gennaio 1916 sulla linea Taranto-Brindisi è stata aperta all'esercizio tra le stazioni di Taranto e di Monteiasi Montemesola la stazione di Nasisi, dotata dei seguenti impianti:

baracca provvisoria di servizio alla progressiva chilometri 4 + 218, a sinistra nel senso da Taranto a Brindisi;

binari d'incrocio due, compresi fra le progressive chilometri 3 + 886,25 e Km. 4 + 306,25 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile complessiva di m. 706;

binario tronco della lunghezza di m. 25 in prosecuzione della terza linea verso Taranto;

segnali di protezione: tre semafori con significato di 2ª categoria situati a sinistra dei treni a cui comandano ed alla distanza dalla punta del corrispondente deviatoio estremo di m. 800 quello verso Taranto, di m. 800 quello verso Brindisi e di m. 800 quello verso il deposito munizioni di Buffoluto, di cui appresso;

ufficio telegrafico: incluso nei circuiti 5318 e 5519, con la chiamata N. S.

Dalla 2ª linea della stazione di Nasisi si dirama il binario di raccordo col deposito munizioni di Buffoluto, della lunghezza di Km. 4 + 629.50 misurata fra l'asse della baracca provvisoria di Nasisi e il deviatoio estremo del fascio terminale presso il depo-

sito stesso, con pendenza massima del 14,6 per mille e curve col raggio minimo di 200.

Vi sono n. 10 opere d'arte ad una sola luce variabile da m. 1 a metri 5.

Il fascio terminale di Buffoluto è protetto verso Nasisi da un semaforo di 2ª categoria collocato alla distanza di m. 800 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo ed alla sinistra rispetto ai treni di arrivo. Il fascio stesso poi è collegato mediante ufficio telegrafico incluso nel circuito 5519 con la chiamata B. F. alle stazioni di Taranto e di Nasisi e mediante telefono alla seconda di dette stazioni.

Sul binario di raccordo da Nasisi al deposito munizioni di Buffoluto sono ammessi a circolare tutti i veicoli aventi una base rigida non maggiore di m. 5 e tutti i veicoli a carrelli aventi passo non maggiore di m. 10. I veicoli a tre e più assi non a carrelli e con scartamento superiore a m. 5 dovranno portare il segno ← ⊂ → È applicabile la sagoma-limite normale con la relativa tabella di riduzione in relazione alla lunghezza della cassa e del carico. Il massimo peso d'asse ammesso è di tonnellate 15.

La stazione di Nasisi è abilitata ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di merci a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria limitatamente alle spedizioni a carro completo per conto esclusivo dell'autorità militare.

I detti trasporti saranno tassati sulla distanza per le stazioni limitrofe di Taranto e di Monteiasi rispettivamente per quelli provenienti da Monteiasi e oltre, o da Taranto e oltre, e viceversa.

Per la scritturazione e contabilizzazione dei trasporti, che devono esser fatte dalla stazione di Nasisi, e per la tenuta delle gestioni saranno da osservarsi le rispettive « Norme » pubblicate con l'Ordine di servizio N. 160/1909 e successive modificazioni.

La stazione di Nasisi eseguirà i versamenti degli introiti alla cassa compartimentale di Napoli tutti i giorni (lettera *A* dell'elenco annesso all'Ordine di servizio N. 184-1913 per la periodicità dei versamenti delle stazioni).

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale (Parte seconda) all'Orario generale di servizio », nel volume « Pron-

tuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » e nei prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Allegato all'Ordine di servizio n. 46-1916.

Nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio » si dovrà a pag. 7 inserire nella sede opportuna:

/ Nasisi (41) / Br / 207 /

riportando a pag. 12 l'annotazione:

(41) Ammessa ai trasporti a G. V. e P. V. O. a carro completo per conto esclusivo dell'autorità militare.

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (Edizione giugno 1914) si dovrà a pag. 39, fra Narzole e Naso Capo d'Orlando, aggiungere:

/ Nasisi / Taranto - Brindisi / Bari - 5° Taranto / Lecce /
/ 120 / — / — / G (1) / — / O (1) / — / — / S / — / — / — / — / — / — / — / — /

ed in calce riportare la seguente nota:

(1) Limitatamente ai trasporti per conto esclusivo dell'autorità militare a carro completo da tassarsi sulla distanza calcolata in base all'avvertenza C a pag. 5, ma senza bisogno di preventiva autorizzazione.

A pag. 101 nella tabella (120) Taranto-Brindisi, fra le stazioni di Taranto e di Monteiasi Montemesola, inserire Nasisi con le seguenti distanze:

Da Taranto	km.	5	Da Latiano	km.	44
» Monteiasi Montemesola	»	9	» Mesagne	»	51
» Grottaglie	»	15	» Brindisi staz.	»	65
» Francavilla Fontana	»	30	» Brindisi porto	»	67
» Oria	»	35			

Nel fascicolo delle distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° luglio 1910) a pag. 10, fra i nomi delle stazioni di Narzole e Navacchio, trascrivere:

/ Nasisi / 642** / 330** / 449** /

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti delle merci in uso nelle stazioni e negli Uffici di controllo, si dovrà:

— a pag. 9, fra i nomi delle stazioni di Narzole e Naso Capo d'Orlando aggiungere:

/ Nasisi / 73 / 28 bis /

— a pag. 73, prima del nome della stazione di Monteiasi Montemesola trascrivere:

/ 28 bis / Nasisi /

ed indicare la distanza e l'istradamento relativi, regolandosi come appresso:

Per i prontuari riguardanti le stazioni situate sui tratti Monopoli-Otranto e Monteiasi Montemesola-Brindisi e sulla linea Zollino-Gallipoli la distanza e l'istradamento per Nasisi saranno quelli stessi indicati per Taranto, per il prontuario della distanza di Polignano a Mare la distanza per Nasisi sarà di Km. 148 e l'istradamento quello indicante la via di Brindisi (transito 28), per i prontuari di tutte le altre stazioni della rete la distanza e l'istradamento per Nasisi saranno quelli indicati per Monteiasi Montemesola.

Di contro alla distanza per Nasisi dovrà sempre esporsi il richiamo (*) riportando in calce la nota seguente:

(*) Distanza virtuale.

Ordine di servizio n. 47. (C.).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei carri di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi ordine di servizio n. 325-1915).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di servizio N. 280-1910, si avverte che la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei carri di derrate alimentari, spedite a piccola velocità accelerata è accordata anche alle ditte sottoindicate, le quali dovranno aggiungersi nell'elenco allegato all'Ordine di servizio N. 307-1913.

Buetano Domenico	Loano
Casciano Francesco	Gallico
Catalano Francesco	»
Ciufici Nicola	Ortona a Mare
Tramontana Pietro	Gallico

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 48. (M. C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo. - Fermata di Toline.

(Vedi Ordine di servizio n. 69-1912).

Col giorno 20 marzo 1916 la fermata di *Toline,* della linea Rovato-Iseo-Edolo, viene ammessa a ricevere e spedire in servizio cumulativo i trasporti di merci a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria *a carro completo*, per conto esclusivo dello « Stabilimento Industriale G. B. Milesi », nonchè a ricevere i trasporti

in collettame, pure a grande velocità e piccola velocità ordinaria, di sacchi vuoti usati diretti al suddetto Stabilimento.

Per la tassazione, esecuzione ed istradamento di detti trasporti valgono le norme e disposizioni in vigore per il servizio cumulativo con la ferrovia predetta.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza ecc. » (edizione 1° aprile 1915) dovranno apportarsi le seguenti aggiunte:

— Nell'elenco alfabetico a pagina 17 inserire, nella sede opportuna, il nome della fermata di Toline con l'indicazione della pagina 82, e nel prospetto alla pagina stessa:

/ Toline / id. / 36 / 19 / 31 /
/ G (5) / — / P (5) /— — —/—/—/— —/—/—

aggiungendo a pie' di pagina la corrispondente nota:

(5) *Limitatamente ai trasporti a carro completo per conto esclusivo dello Stabilimento Industriale G. B. Milesi, ed a quelli in collettame di sacchi vuoti usati destinati al detto Stabilimento.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 49. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie Roma-Ronciglione-Viterbo, Roma-Albano-Nettuno e Varese-Porto Ceresio.

(Vedi Circolare n. 40-1913).

Per i trasporti di merci a piccola velocità ordinaria in servizio cumulativo con le ferrovie Roma-Ronciglione-Viterbo, Roma-Albano-Nettuno e Varese-Porto Ceresio, che saranno accettati dal 16

marzo 1916 in poi, la metà del diritto fisso da attribuirsi alle stazioni delle dette ferrovie, sarà da computarsi come segue.

1) *Per i trasporti senza vincolo di peso*:

in L. 1,0455 a tonn. per le merci delle prime cinque classi;
in L. 0,62475 a tonn. per le merci delle ultime tre classi.

2) *Per i trasporti a carro completo*:

in L. 0,7905 a tonn. per le merci ascritte a tariffe aventi il diritto fisso di L. 1,5965;

in L. 0,62475 a tonn. per le merci ascritte a tariffe aventi il diritto fisso di L. 1,2618;

in L. 0,2805 per ogni tonnellata di mobilia o di masserizie caricate nei furgoni (speciale 111, serie E).

3) *Per i trasporti a tariffa militare*:

in L. 0,52275 a tonnellata.

Per ogni operazione di carico o scarico eseguita dalle parti nelle stazioni delle ripetute ferrovie, sarà da accordarsi l'abbuono di L. 0,4845 per tonnellata, in luogo di quello di L. 0,51.

I diritti fissi, poi, che nelle tariffe sono già diminuiti delle quote relative alle accennate operazioni, perchè obbligatorie per le parti, dovranno essere aumentati, rispetto alle stazioni medesime, di L. 0,0255 per tonnellata e per ogni operazione.

In relazione a quanto precede, alle pag. 96, 100 e 106 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » dovranno essere fatte, rispettivamente, le aggiunte e modificazioni di cui gli allegati N. 1, 2 e 3 al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Allegato n. **1** *all'Ordine di servizio n. 49-1916.*

A pag. 96 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) », sono da farsi l'aggiunta e la modificazioni sotto indicate.

Diritto fisso. — Dopo il primo capoverso aggiungere:

La metà del diritto fisso da attribuirsi alla ferrovia Roma-Albano-Nettuno è da computarsi come segue.

1) *Per i trasporti senza vincolo di peso*:

in L. 1,0455 a tonn. per le merci delle prime cinque classi;
in L. 0,62475 a tonn. per le merci delle ultime tre classi.

2) *Per i trasporti a carro completo*:

in L. 0,7905 a tonn. per le merci ascritte a tariffe aventi il diritto fisso di L. 1,5965;

in L. 0,62475 a tonn. per le merci ascritte a tariffe aventi il diritto fisso di L. 1,2618;

in L. 0,2805 per ogni tonn. di mobilia o di masserizie caricate nei furgoni (speciale 111, serie E).

Carico e scarico. — Alle parole « viene concesso l'abbuono di L. 0,51 per tonnellata » sostituire quelle: « viene concesso l'abbuono di L. 0,4845 per tonnellata ».

Allegato n. 2 all'Ordine di servizio n. 49-1916.

A pag. 100 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) », sono da farsi l'aggiunta e la modificazione sotto indicate.

Diritto fisso. — Dopo il primo capoverso aggiungere:

La metà del diritto fisso da attribuirsi alla ferrovia Roma-Ronsiglione-Viterbo è da computarsi come segue.

1) *Per i trasporti senza vincolo di peso*:

in L. 1,0455 a tonn. per le merci delle prime cinque classi;
in L. 0,62475 a tonn. per le merci delle ultime tre classi.

2) *Per i trasporti a carro completo*:

in L. 0,7905 a tonn. per le merci ascritte a tariffe aventi il diritto fisso di L. 1,5965;

in L. 0,62475 a tonn. per le merci ascritte a tariffe aventi il diritto fisso di L. 1,2618;

in L. 0,2805 per ogni tonn. di mobilia o di masserizie caricate nei furgoni (speciale 111, serie E).

Carico e scarico. — Alle parole « viene concesso l'abbuono di L. 0,51 per tonnellata » sostituire quelle: « viene concesso l'abbuono di L. 0,4845 per tonnellata ».

Allegato n. 3 all' Ordine di servizio n. 49-1916.

A pag. 106 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) », sono da farsi l'aggiunta e la modificazione sotto indicate.

Diritto fisso. — Dopo il primo capoverso aggiungere:

La metà del diritto fisso da attribuirsi alla ferrovia Varese-Porto Ceresio è da computarsi come segue.

1) *Per i trasporti senza vincolo di peso*:

in L. 1,0455 a tonn. per le merci delle prime cinque classi;
in L. 0,62475 a tonn. per le merci delle ultime tre classi.

2) *Per i trasporti a carro completo*:

in L. 0,7905 a tonn. per le merci ascritte a tariffe aventi il diritto fisso di L. 1,5965;

in L. 0,62475 a tonn. per le merci ascritte a tariffe aventi il diritto fisso di L. 1,2618;

in L. 0,2805 per ogni tonn. di mobilia o di masserizie caricate nei furgoni (speciale 111, serie E).

Carico e scarico. — Alle parole « viene concesso l'abbuono di L. 0,51 per tonnellata » sostituire quelle: « viene concesso l'abbuono di L. 0,4845 per tonnellata ».

Ordine di servizio n. 50. (M.).

Cambiamento di nome del "Raccordo Società Laterizi Rappold" delle ferrovie Nord Milano in quello di "Raccordo materie coloranti Bonelli" ed estensione del servizio merci di detto raccordo.

(Vedi ordine di servizio n. 244-1910).

A datare dal 16 febbraio 1916 la denominazione del « Raccordo Società Laterizi Rappold » della linea Novara-Saronno-Seregno, esercitata dalle ferrovie Nord Milano, è stata modificata in quella di « Raccordo materie coloranti Bonelli ».

Detto raccordo già abilitato al servizio della P. V. O. limitatamente ai trasporti a vagone completo di materiale da costruzione e carbon fossile, è stato abilitato — sempre limitatamente ai trasporti a vagone completo a P. V. O. — a ricevere ed a spedire in servizio cumulativo le merci seguenti: macchinari, acido solforico, acido muriatico, acido picrico, benzolo, soda caustica liquida e solida, nitrato di soda, colori di anilina e prodotti chimici in genere.

In conseguenza di quanto sopra saranno da apportarsi nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » le seguenti modificazioni:

all'elenco alfabetico a pagina 15 la dizione « Raccordo Società Laterizi Rappold » dovrà essere sostituita con quella « Raccordo materie coloranti Bonelli »;

al prospetto a pag. 40 nella colonna N. 1 modificare la dizione « Raccordo Società Laterizi Rappold » con quella « Raccordo materie coloranti Bonelli », e nella colonna 14 sostituire, di fianco alla lettera P, il richiamo (3) con (4) riportando in calce la nota seguente: (4) Limitatamente ai trasporti a vagone completo di materiale da costruzione, carbon fossile, macchinari, acido solforico, acido muriatico, acido picrico, benzolo, soda caustica liquida e solida, nitrato di soda, colori di anilina e prodotti chimici in genere.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio n. 51. (C.).

Servizio merci italo-svizzero. - Rettifica di un prezzo nella tariffa eccezionale svizzera n. 7 p. v.

(Vedi ordine di servizio n. 33-1916).

Nella parte II-A della tariffa diretta italo-svizzera (edizione 1° gennaio 1916) a pagina 123, il prezzo esposto nella tariffa eccezionale n. 7 P. V., per la relazione Winterthur-Pino, deve essere rettificato da frs. 1,73 in frs. « 1,78 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 27 (M. e V.).

Ammanchi di tele impermeabili alle garette dei carri francesi.

Non pochi carri appartenenti alle ferrovie francesi ed aventi garetta esterna non chiusa, giungono ai transiti di Ventimiglia e Modane privi della tela impermeabile di cui sono munite le garette per difendere i frenatori dalle intemperie.

L'asportazione di detta tela è facilmente rilevabile pel fatto che essa viene di solito tagliata in modo che ne rimane una striscia avitata alla parete della garetta.

Intendendo che tali fatti deplorevoli abbiano a cessare, si richiama il personale interessato alla rigorosa osservanza delle prescrizioni sulla sorveglianza e custodia dei veicoli stabilite coll'Ordine di servizio n. 181-1908, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 27 stesso anno, nonchè delle seguenti disposizioni complementari.

Nelle stazioni di Ventimiglia e Modane, il personale di verifica dovrà accertare, sia all'entrata, sia all'uscita dei carri francesi, se la garetta del carro è provvista della tela di cui sopra. Se ne è sprovvista, dovrà avvisarne il personale di stazione, il quale provvederà a fare le debite riserve alle Ferrovie P. L. M. se il carro entra in Italia, regolandosi per il resto come è detto al capoverso seguente.

Tanto nel viaggio di andata quanto in quello di ritorno il personale del treno o quello di stazione che riceve in consegna un carro francese dovrà accertarsi se esiste la tela alla garetta del freno, facendone risultare la eventuale mancanza con annotazione sul documento di scorta del carro, firmata in contraddittorio.

La stazione nella quale viene constatata la mancanza ne informerà la propria Divisione Movimento. Se la mancanza viene rilevata durante il viaggio di entrata del carro in Italia, la stazione destinataria dovrà inoltre fare annotazione dell'avvenuta constatazione sul documento di scorta che emette per il ritorno del carro (carico o vuoto) in Francia.

In base a tali comunicazioni le Divisioni Movimento contesteranno agli agenti interessati la responsabilità loro spettante, punendoli disciplinarmente.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15, 16, 17, 41, 42, 45, *ed ai Controllori del materiale.*

Circolare n. 28 (T. A.).

Circoscrizione dei magazzini per i pezzi di ricambio per locomotive, tender ed automotrici

In relazione al penultimo capoverso dell'ordine di servizio, n. 76-1915 (Bollettino ufficiale n. 11 del 15-3-1915) viene messo in distribuzione un nuovo « Prospetto delle circoscrizioni dei magaz-

zini per i pezzi di ricambio di locomotive a vapore ed elettriche, tender ed automotrici a vapore ed elettriche » che annulla e sostituisce il precedente.

Istruzione n. 2. (R.).

Introiti fuori traffico.

(Vedi Istruzione 4-1914 Boll. Uff. 261-914).

A modificazione del punto 14 dell'Istruzione 4-1914, si dispone che gli elenchi degli introiti fuori traffico mod. R. 112 e R. 113 vengano compilati per cinquina.

Le Ragionerie, non più tardi del terzo giorno dalla scadenza della cinquina, devono inviarli alle Divisioni ed Uffici interessati, i quali a loro volta, devono accertar tosto, in base alle matrici degli ordini d'introito mod. R. 109, quali degli ordini emessi figurino in sofferenza da 15 giorni dalla data d'emissione, per le opportune sollecitazioni e provvedimenti.

Si rammenta che gli ordini d'introito da riscuotersi in località sede di cassa devono essere inviati alla cassa stessa pel tramite della Ragioneria, ove questa esiste, o del controllore di cassa quando la ragioneria non sia in luogo.

In tutte le altre località devono esser inviati al capo stazione titolare od al capo gestione autonomo i quali devono prenderne nota in apposito registro e scaricarli di mano in mano che vengono riscossi e versati, facendo le opportune sollecitazioni ai debitori ritardatari.

Tale registro deve in occasione di verifica delle gestioni, esser rimesso, insieme al bollettario mod. C.-1-304, agli ispettori incaricati delle operazioni di verifica pei necessari riscontri.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 12 febbraio 1916, N. 30, del ministro della guerra, la ditta Zacco Angelo fu Giovanni Battista da Regalbuto (Catania), attualmente negoziante di bestiame, è stata esclusa, in occasione di una fornitura di lana da materassi, dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato.

Con decreto 19 febbraio 1916, N. 103, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Leoni Stagi di Firenze, composta di Leoni Vito di Giacomo, negoziante di oggetti antichi, e di Stagi Giovanni di Vito, sarto, entrambi nati e domicilati in Firenze.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(114035) - **Pepe** dott. Giuseppe - Applicato Divisione Movimento Napoli - Sottotenente dei bersaglieri - Morto il 12 novembre 1915.

- **Lamanna** Pietro - Manovale avventizio Stazione Spinazzola - Soldato di fanteria - Morto il 29 novembre 1915.

(141875) - **Vigilante** Giuseppe - Manovale Magazzino Approvvigionamenti Torino Smistamento - Soldato di fanteria - morto il 30 novembre 1915.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIA CONTRATTA AL CAMPO.

(163170) - **Dolcini** Vincenzo - Manovale Servizio Movimento - Soldato di fanteria - morto il 24 novembre 1915.

(128133) - **Giannotti** Pietro Manovale Agenzia marittima Savona - Soldato di fanteria - morto il 16 dicembre 1915.

SENTENZE

Personale - Indennità di buonuscita.

Gli impiegati provenienti dalle cessate Amministrazioni sociali non possono pretendere dallo Stato il pagamento della così detta indennità di buonuscita, *quale sarebbe stata corrisposta per consuetudine da alcune Amministrazioni medesime, perchè l'articolo* 17 *della legge* 22 *aprile* 1905, *precisando i diritti del personale e gli obblighi dello Stato, non contemplò la detta indennità, che venne invece introdotta negli ordinamenti statali, ma come istituto nuovo, soltanto con legge* 19 *giugno* 1913 (1).

CASSAZIONE DI ROMA — Sentenza 28 dicembre-28 gennaio 1916 (Pres. Mortara; Cons. Rel. Morgigni; P. G. De Feo) — Ferrovie dello Stato contro Molina Giovanni.

Considerato, in diritto, che per ragione di ordine logico e giuridico, è d'uopo discutere prima l'eccezione pregiudiziale sollevata con il controricorso. Si sostiene dalla difesa del Molina che questa Corte Suprema con la sentenza 10 febbraio-14 aprile 1914 avesse stabilito:

1. la buonuscita è un diritto cui deve corrispondere una obbligazione;

(1) Vedi Bollettino 1915/IV - pag. 290.

2. essa non potè scomparire, senza lasciare traccia nel passaggio delle Ferrovie dello Stato;

3. non fu abolita;

4. spetta alla Amministrazione di pagarla.

Si trae quindi la conseguenza, che essendosi il Tribunale di Roma completamente uniformato a tali statuizioni, ciò costituisce un fine di non ricevere, che chiude l'adito ad ogni esame del ricorso della Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, non potendo questa Corte di Cassazione, senza violare il principio del *non bis in idem*, ritornare sul punto di diritto controverso, già da essa affermato.

Ma tutto questo non trova riscontro nella menzionata sentenza, della quale, a ben comprenderne il pensiero, occorre collegare tra loro i motivi in relazione ai ragionamenti del Tribunale di Fermo, di cui quelli erano la critica, e non punto presentarli separatamente, come ha creduto fare il controricorrente, trasfigurandone il contenuto sostanziale, per adattarlo e plasmarlo ai suoi intenti.

Ond'è che, seguendo tale traccia di connessione, facilmente si scorge che questo Supremo Collegio censurò il giudizio emesso dal surriferito Tribunale, ma niente di definitivo stabilì. In effetti disse, in quanto ai rapporti tra il Molina e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, nella fase del vincolo giuridico formatosi, in dipendenza del riscatto, fra lui e lo Stato medesimo, che il Tribunale, seguendo la via tracciatagli dalla precedente decisione di questa stessa Corte, con la data 9 maggio-11 giugno 1913, dopo avere rettamente affermato che la buonuscita costituiva un vero diritto, e dimostrato anche che trovasse la sua base nella consuetudine mercantile, smarrì poi il retto cammino col classificarla nelle competenze accessorie, soggiungendo che fosse stata abolita perchè non annoverata nella tabella delle dette competenze, nella sistemazione data, in virtù della legge 22 luglio 1906, al personale proveniente dalla Società delle Ferrovie Meridionali, senza riflettere alla diversità specifica e sostanziale tra essa buonuscita e le competenze accessorie, l'una costituendo un diritto, mentre le altre non avevano carattere generale e costante, riferendosi a speciali mansioni inerenti all'adempimento normale del servizio, come i

compensi dovuti per lavori straordinari, per indennità di trasferta, per diritti di cavalcatura, e per altri consimili titoli che si rannodano a circostanze speciali, temporanee e mutabili, dipendenti dalle diverse esigenze e dai varii atteggiamenti del servizio.

Pertanto — rilevò la Corte — il Tribunale, quando dalla mancata inclusione della buonuscita, nella tabella delle competenze accessorie, inferì la abolizione di quel diritto, non pose mente che, trattandosi di un diritto derivante dall'uso, secondo la definizione datane dal Tribunale stesso, non era il caso di andarlo a ricercare in quella tabella; quindi — soggiunse la Corte — il criterio formalistico adottato dal detto Tribunale, di assimilare cioè la buonuscita alle competenze accessorie, ne viziò tuttto il ragionamento, facendolo pervenire alla contraddittoria conclusione, che, nel mentre aveva riconosciuto costituire la buonuscita un diritto consuetudinario, dall'altro lato disse che lo Stato non fosse tenuto ad adempiere all'obbligazione correlativa perchè la buonuscita, in una alle altre competenze accessorie vigenti presso la Società delle meridionali, fu dallo Stato abolita: ed errata fu tale conseguenza ritratta dal Tribunale, giudicò la Corte, imperocchè ammettendo per un momento tra la buona uscita e le competenze accessorie un'assimilazione che non sia semplicemente di nome e di forme, è certo che l'art. 17 della legge 22 aprile 1905, dichiarò esplicitamente conservate tali competenze accessorie, per il personale che passava dalla Società alle Ferrovie di Stato; ed allora la buonuscita sarebbe rimasta ferma anche essa, non potendo andare travolta nelle vicende del riscatto, senza alcun corrispettivo per coloro che ne fruivano, contro il principio che a ogni diritto corrisponde un'obbligazione — e quindi allo Stato dovrebbe incombere il pagamento.

Adunque la menzionata sentenza non accertò se realmente la legge di riscatto avesse mantenuto o meno la buonuscita, e se lo Stato secondo i casi, fosse tenuto o non, a corrisponderla, ma, rilevate le violazioni di norme giuridiche e gli errori di ragionamento in cui incorse il Tribunale di Fermo, rinviò a quello di Roma il decidere la questione sostanziale della causa, quella cioè se il diritto alla buonuscita formatosi in virtù della consuetudine osservata dalla Società delle preesistenti ferrovie meridionali, possa dal Molina farsi valere contro l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato — alla cui dipendenza egli volontariamente passò, in seguito

alla legge di riscatto, e si trovò nel momento del suo collocamento a riposo — avuto riguardo al nuovo rapporto giuridico stabilitosi tra esso Molina e lo Stato, a norma ed in base della legge stessa.

E la riprova di ciò è data dalle testuali parole della succitata sentenza di questa Suprema Corte:

« Poichè peraltro sulla questione di merito, nei rapporti fra il Molina e lo Stato, dovrà di nuovo interloquire, il magistrato di rinvio ecc. ».

Il che sarebbe stato manifestamente una contraddizione con la premessa — e non si può neppure averne il sospetto, relativamente a una sentenza della Corte Suprema — se prima avesse dettato la norma che lo Stato fosse tenuto al pagamento della buonuscita.

D'altronde, se tale norma avesse dettato, la Corte sarebbe uscita dalla sfera delle sue attribuzioni, decidendo nel merito, il che appunto, ma a torto, si vuole affermare da parte del Molina, osservando, a sostegno della inammissibilità del ricorso, che su questo punto la sentenza della Corte di Cassazione abbia deciso quasi come terza istanza.

Sgombrato il terreno da questa eccezione pregiudiziale, resta ora a vedere se il Tribunale di Roma, nel decidere la suddetta questione sostanziale della causa — nel modo che innanzi fu esposto — abbia o non rettamente interpretate ed applicate le leggi che regolano la materia di cui trattasi.

Ciò importa discendere all'esame dei motivi del ricorso proposto dalla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

È necessario, innanzi tutto, stabilire che se tra il Molina e lo Stato intercedette un rapporto giuridico, quando egli assunse servizio nelle Ferrovie riscattate, non è meno vero che le modalità del rapporto stesso furono determinate e regolate dalla legge, essenzialmente nel pubblico interesse; per tanto si versa manifestamente in tema di rapporti di diritto pubblico, come in tutti i casi analoghi è ritenuto dalla costante giurisprudenza di questa Corte.

In effetti il Molina medesimo — come si è rilevato nella esposizione del fatto della controversia — pose a base delle citazioni iniziali in giudizio, l'art. 3 della legge 15 luglio 1906, n. 324, in relazione con l'articolo 17 della legge 22 aprile 1905, n. 137, e la sua difesa aggiunse l'art. 7 della convenzione di riscatto 26 marzo 1906.

E poichè a queste disposizioni si riporta del pari l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato; ma per trarne, a sostegno del suo ricorso, conseguenze opposte a quelle che da esse il Molina fa scaturire, è uopo ricordarne il senso letterale e lo spirito, che le informava.

Va rilevato adunque che, con l'invocato articolo 7 della convenzione di riscatto, fu stabilito il passaggio, nel 1° luglio 1906, del personale delle strade ferrate meridionali alla dipendenza della Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, conservando i gradi e gli stipendi che aveva al 1° marzo precedente mese, e fruendo dei vantaggi stabiliti negli articoli 17 e seguenti della legge 22 aprile 1905 ,n. 137.

L'articolo 3 della legge 15 luglio 1906, la quale approvò la suddetta convenzione, si limita semplicemente a richiamare il surriferito art. 7 della convenzione stessa, come quello che disciplina, il trattamento del personale.

In fine l'articolo 17 della menzionata legge 22 aprile 1905, nel 2° capoverso, che è quello che attiene al presente dibattito, comprende due parti: con la prima, regola il trattamento nel periodo di attività di servizio del personale, e con la seconda parte, disciplina il trattamento nella fase della quiescenza.

È così concepito: « Il personale stabile ed in prova addetto « alle Ferrovie esercitate dallo Stato, ha il grado, gli stipendi, le « paghe, gli avanzamenti, compatibilmente con il nuovo assetto dei « servizi, le qualifiche, e le competenze accessorie stabilite negli « ordinamenti delle reti mediterranea, adriatica e sicula, dalle « quali rispettivamente proviene; ha pure dritto alla pensione ed « ai sussidi, secondo le norme degli istituti di previdenza ai quali « è ascritto, e che continueranno provvisoriamente a funzionare, « con le norme vigenti ».

Dal complesso delle suddette statuizioni legislative, che vanno tutte a concentrarsi nel trascritto articolo 17, chiaramente promana, che appunto con questo, e non altrimenti, furono stabilite, con norme fisse e precise, quali nel nuovo rapporto giuridico formatosi fossero i diritti spettanti agl'impiegati che sarebbero stati assunti al servizio dello Stato — a far tempo dal 1° luglio 1906, inizio del rapporto stesso — e quali fossero le controprestazioni che dalla me-

desima epoca l'Amministrazione delle Ferrovie si obbligava a corrispondere ad essi impiegati.

Non vi ha chi non veda che in nessuna delle categorie tassative della prima parte del surriferito articolo, che secondo si è osservato, riflette il periodo di attività di servizio del personale — nè esplicitamente nè implicitamente — è fatta menzione della buonuscita, o di un diritto consuetudinario qualsiasi, e neppure in alcuna guisa vi si alluda, essendo contemplati soltanto il grado, gli stipendi, le paghe, gli avanzamenti e compatibilmente con il nuovo assetto dei servizi, le qualifiche e le competenze accessorie, determinate negli ordinamenti delle antiche reti ferroviarie: nelle quali competenze accessorie, giusta la nozione dettata da questo Supremo Collegio con la sentenza 10 febbraio-14 aprile 1914, non può rientrare, neanche per assimilazione, la buona uscita, riferendosi quelle a speciali mansioni, come i compensi dovuti per lavori straordinari, per indennità di trasferta, per diritti di cavalcatura e per altri simili titoli rannodantisi a peculiari circostanze, temporanee, e mutabili.

Non può poi la buonuscita trovar posto nella seconda parte del citato articolo, dove meglio avrebbe potuto essere menzionata, come rapporto che riguarda il periodo della quiescenza o riposo, imperocchè manifestamente emerge che ivi altri obblighi lo Stato non assume, se non quelli delle pensioni e dei sussidi, secondo le norme degli istituti di previdenza, ai quali l'impiegato era ascritto, e che continuavano provvisoriamente a funzionare con le norme medesime.

Della buonuscita, si tratta invece per la prima volta, ed espressamente nella legge 19 giugno 1913, n. 641, ma come nuovo istituto di previdenza sociale, stabilito per l'avvenire, a prò del personale ferroviario, dipendente dallo Stato. Il suo carattere risulta nettamente dall'intestazione in cui leggesi: « *riguardante l'opera di previdenza ed altri provvedimenti a favore del personale delle Ferrovie dello Stato* ».

Però speciali condizioni, tra cui una ritenute sullo stipendio, ne regolano il funzionamento. In vero nell'art. 1° è detto che si costituisce un'opera presso l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, alla quale sono iscritti tutti gli agenti stabili ed in prova, e si spiega che l'opera stessa ha per fine, di provvedere, a favore

degli iscritti, tra l'altro, al pagamento di un'indennità di buonuscita agli agenti stabili, all'atto del loro esonero dal servizio, o alla vedova, od ai discendenti, se la morte dello agente avviene in attività di servizio. Con l'articolo 2 si stabilisce che detta indennità sarà di lire 200, più tanti centesimi dall'ultimo stipendio mensile, o paga ragguagliata a mese, quanti sono i mesi di servizio utile prestato, con un massimo di lire 5000. Con l'articolo 5 si determina quali siano le entrate devolute alla opera, alle quali, tra le altre, contribuiscono, da una parte l'Amministrazione, in ragione del 6 per mille dei prodotti del traffico, compensato da un'eguale aumento sulle tariffe in vigore, e dall'altra il personale, in ragione del 6 per mille sullo stipendio, o paga.

Se adunque la buonuscita, come obbligazione dello Stato, non ebbe vita prima della legge 19 giugno 1913, e la ebbe con la destinazione suddetta, non può ammettersi che questa legge sia interpretativa di quella del 22 aprile 1905, in ordine alla buonuscita prima in uso presso le Società ferroviarie, come si deduce dal controricorrente.

Si ha invece la prova che non si volle conservare in alcun modo e sotto qualsiasi forma negli ordinamenti delle Ferrovie dello Stato, quell'antica pratica della buonuscita consuetudinaria, se, quando si addivenne alla sua istituzione, fu concepita in maniera del tutto differente da quella che, secondo la sentenza impugnata, vien definita: « diritto consuetudinario, o speciale indennità corri-« sposta una volta tanto all'atto dell'esonero dal servizio, o del « collocamento a riposo, in considerazione della particolare condi-« zione di cose in cui gli impiegati si trovavano nel momento della « cessazione del servizio », e, come tale, dovesse « far parte del « complessivo trattamento economico, che costituisce la contropre-« stazione loro dovuta nel rapporto obbligatorio interceduto fra essi « e l'esercente le ferrovie ».

È assurdo sostenere che lo Stato si accollò la buonuscita, pur riguardando la stessa il servizio prestato alle Ferrovie meridionali.

Se lo Stato s'impegnò di corrispondere le pensioni e i sussidi di riposo, ciò fu perchè ebbe dalla Società i corrispondenti capitali, divenendo proprietario dei patrimonii delle casse di previdenza sociali, come emerge dalla legge 9 luglio 1908, n. 418. Ma per la buonuscita, che evidentemente si riferiva al servizio prestato per la

massima parte nelle ferrovie meridionali, e che non era preveduto, nè come pensione, nè come sussidio, di riposo, dagli statuti delle Casse di previdenza, lo Stato non poteva contrarre alcun obbligo, non avendo nulla ricevuto dalla Società, per sostenere quest'onere certamente ingente.

Nè, perchè questa Corte di Cassazione affermò il diritto, in astratto del Molina, se ne può trarre la conseguenza che lo Stato debba pagare la buonuscita; ma, versandosi in un rapporto che ha base nel diritto pubblico, bisogna dimostrare in virtù di quale disposizione imperativa della legge, lo Stato sia tenuto a rispettare l'obbligazione.

La sentenza denunziata, non trovando nella legge la tassativa e precisa disposizione che riconosca tale obbligazione, è costretta comprendere la buonuscita in quello evanescente insieme, che chiama complessivo trattamento economico, di cui godevano gli impiegati al tempo che prestavano servizio presso le Ferrovie meridionali, e pur non potendo disconvenire che nuovo fu il vincolo giuridico strettosi tra essi e lo Stato, in forza della legge approvante la convenzione di riscatto, non pertanto afferma che il detto rapporto obbligatorio nuovo abbia un contenuto patrimoniale, che per evidenti ragioni di giustizia — e non dice quali fossero — deve coincidere esattamente con il contenuto patrimoniale, proprio del vincolo anteriore.

Merita censura altresì la contraddizione palese in cui incorse il Tribunale, prima riconoscendo esatta la tesi che lo Stato non fu il successore dell'antica Società esercente, e poi disconoscendo che, mutata la persona di uno dei contraenti, e mutate pure alcune condizioni del rapporto giuridico, il nuovo trattamento economico, altro non può essere se non quello che è preveduto e disciplinato dalla legge, la quale appunto il trattamento stesso *ex novo* stabilì, foggiò e circoscrisse in determinati e rigorosi confini, oltre i quali allo Stato non era concesso potere assumere altri obblighi non espressamente riconosciuti dalle sanzioni legislative; inquantochè in proporzione degli impegni, da queste unicamente riconosciuti, corrispondono oneri relativi nel bilancio dello Stato medesimo, i quali, alla lor volta, sono in rapporto agli utili derivanti dalla prestazione d'opera degli impiegati assunti nella nuova sistemazione delle Ferrovie.

Quindi è anche ingiusta la conclusione cui addivenne il Tribunale nel dire che essendo la buonuscita un diritto, deve dallo Stato pagarsi nella sua integrità, senza riguardo all'epoca più o meno lunga, durante la quale abbia ricevuto servigi dall'impiegato.

Se è vero che ad ogni diritto deve corrispondere un'obbligazione, non è meno vero che il contratto in cui aveva fondamento l'attuazione del diritto alla buonuscita, ossia il contratto con la Società delle Ferrovie meridionali, cessò di aver vita per effetto della sopravvenuta convenzione del riscatto e se non esiste più il contratto, non può esistere la buonuscita, quando non fu espressamente e tassativamente mantenuta con la legge che statuì sul nuovo rapporto d'impiego.

In forza della legge approvante il riscatto, a termine della legge sulle opere pubbliche, riprendendo lo Stato ciò che sotto condizione risolutiva tacita aveva conceduto con la legge 21 agosto 1862, non consegue che il personale già al servizio della Società concessionaria, sia passato *ipso iure* alla dipendenza dello Stato, con tutti i diritti, niuno escluso, che aveva al tempo dell'antico e cessato esercente, quasi che lo Stato avesse preso in blocco, tutto l'insieme, tanto attivo quanto passivo, dell'antica Società.

È intuitivo che il personale, passando al servizio dell'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato, vi passava sotto le condizioni e i patti legislativamente stabiliti per i novelli contratti di locazione d'opera.

Il Molina, al pari di ogni altro impiegato delle preesistite Strade Ferrate Meridionali, fu libero di prestare la sua opera nella nuova azienda ferroviaria esercitata direttamente dallo Stato: ma se verso questa Amministrazione liberamente volle assumere servizio, egli insieme agli utili, naturalmente e legalmente accettò anche gli oneri delle condizioni del nuovo ordinamento, essendo manifesta la bilateralità del rapporto, regolato e disciplinato *ex integro* dalla legge e dalle convenzioni.

Violava perciò tutte le disposizioni legislative, di cui innanzi si è fatto cenno, il concetto del Tribunale, secondo il quale la mancanza di espressa menzione della buonuscita nel suddetto articolo 17, non potesse condurre alla conseguenza di escludere nello

Stato, l'obbligo di corrisponderla. E fu arbitraria l'altra affermazione di quel Collegio, sulla quale fa molto assegnamento la difesa del Molina, che intenzione del legislatore sia stata di conservare *tutti i diritti di carattere economico, così come erano stati riconosciuti dalle Società*, come del pari manifestamente erronea fu la considerazione che leggesi in altra parte della sentenza, vale a dire che non avesse valore l'obiezione sollevata dall'Amministrazione della mancanza di qualunque corrispettivo in confronto della buona uscita, *perchè l'omissione della richiesta di un particolare corrispettivo, da parte dell'Amministrazione, non potrebbe mai pregiudicare il diritto degl'impiegati*.

Non è fine meglio fondato lo accenno che il Tribunale fugacemente fa alle conseguenze da trarsi dalla estromissione del giudizio della Società delle strade ferrate meridionali, su di che più ampiamente si ferma la difesa del Molina, col dedurre che questa Corte Suprema, con la sentenza 10 febbraio-14 aprile 1914 non avrebbe respinto il ricorso nella parte riflettente l'estromissione stessa, se non avesse ritenuto obbligato lo Stato a pagare la buona uscita.

Questa induzione è del tutto ingiustificata, dappoichè avendo lo Stato esercitato il diritto del riscatto che era la condizione risolutiva tacita sotto la quale la Società aveva assunto il personale, la Società stessa non era più responsabile di fronte al Molina, tanto vero che la Cassazione discese all'esame dei motivi del ricorso riguardanti la Società che avrebbe dichiarato assorbiti, se, come si disse, avesse ritenuto, senz'altro, la obbligazione dello Stato. In effetti il Collegio Supremo lungamente discusse quei motivi, ed osservò che erronea era la tesi che se la buonuscita fosse stata abolita dallo Stato, dovrebbe stare a carico della Società, imperocchè nel passaggio delle Ferrovie allo Stato, per effetto del riscatto, vennero stipulate tra il vecchio e il nuovo esercente le condizioni relative al trattamento del personale, ed esse costituiscono il regime nuovo che gli impiegati erano liberi di non accettare, ma la cui accettazione importava la sostituzione dello Stato alla Società e conseguente liberazione di questa dagli obblighi assunti verso il personale.

Pertanto sono ben fondati tutti e tre i motivi del ricorso, con i quali si denunziano, con ampia dimostrazione, difetti e contrad-

dizioni di ragionamento, nonchè violazioni molteplici di leggi, in cui cadde il Tribunale di Roma, con l'impugnata sentenza.

P. q. m. la Corte cassa la sentenza 11-22 marzo 1915, pronunziata, in sede di rinvio, dal Tribunale civile di Roma, nella causa in appello tra il sig. Giovanni Molina, e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, e rinvia la causa stessa ad altra Sezione del detto Tribunale per provvedere in merito, ed anche per le spese di questo giudizio.

ANNO IX - N. 12 23 MARZO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, marzo 1916 — Tip. Editrice Nazionale C. 80

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

DECRETO LUOGOTENENZIALE 16 *febbraio* 1916, *n.* 121, *relativo a provvedimenti sugli zuccheri* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Ritenuta la necessità di regolare nell'interesse della economia nazionale e fino alla nuova campagna saccarifera il commercio degli zuccheri nel Regno;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei ministri segretari di Stato per le finanze, e per l'agricoltura, industria e commercio, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Fino al 1° ottobre 1916 è data facoltà al ministro delle finanze d'accordo con quello dell'agricoltura, industria e commercio di permettere l'importazione dall'estero di zuccheri greggi e raffinati con riduzione del dazio di entrata la cui misura verrà determinata col decreto di concessione.

Le fabbriche di zucchero, le raffinerie e qualunque altro privato importatore non potranno essere ammessi a godere di que-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 febbraio 1916, n. 39.

sta concessione se non a condizione che essi si impegnino a vendere per il consumo interno sia gli zuccheri importati dall'estero sia quelli di produzione nazionale in loro possesso e ancora invenduti, a prezzo non superiore a quello che sarà fissato dai ministri delle finanze e d'agricoltura, industria e commercio. Il prezzo potrà essere riveduto di bimestre in bimestre.

Il ministro dell'agricoltura, industria e commercio, d'accordo con quello delle finanze, stabilirà le norme e le garanzie per accertare che il prezzo fissato non sia superato nella vendita.

Art. 2.

La quantità di zucchero da importare, fino al 1° ottobre p. v., alle condizioni di cui al precedente articolo, potrà essere limitata ad un quantitativo da determinarsi di concerto fra i ministri delle finanze e di agricoltura, industria e commercio. Nei limiti della quantità che venisse così determinata sarà data la precedenza nella concessione dell'importazione a trattamento di favore a coloro che si impegnino a mettere in consumo gli zuccheri a condizioni e prezzi più convenienti.

Art. 3.

Coloro che abbiano ottenuto la concessione d'importare zuccheri a trattamento di favore dovranno produrre, sotto pena di decadenza, entro il termine che sarà fissato dal ministro delle finanze, la prova di avere stipulato il contratto d'acquisto e quello per il trasporto, nel termine concordato, della quantità per la quale fu data la concessione.

Art. 4.

Il deposito di zuccheri fuori dei magazzini delle fabbriche, in quantità maggiore di cinque quintali, è soggetto a denunzia e a vigilanza degli agenti di finanza, nonchè alla tenuta di registro di carico e scarico.

Negli esercizi di vendita al minuto e nei locali in diretta comunicazione con detti esercizi è vietato di tenere più di cinque quintali di zucchero, eccetto che il proprietario dell'esercizio si obblighi a tenere il registro di carico e scarico come per i depositi.

Art. 5.

A partire dal giorno dell'applicazione del presente decreto gli zuccheri estratti in qualsiasi quantità dalle fabbriche o dalle raffinerie dovranno essere accompagnati fino al luogo di destinazione con bolletta di legittimazione, la quale dovrà essere conservata dal destinatario a corredo del registro di carico e scarico nel caso previsto all'art. 4.

Gli zuccheri estratti dai depositi soggetti a vigilanza e all'obbligo del registro di carico e scarico a termini del detto articolo dovranno essere accompagnati alla nuova destinazione con una nota di spedizione da redigere dallo stesso proprietario del deposito o da chi per esso, nella quale si dovrà indicare:

a) la data della spedizione;

b) il deposito dal quale lo zucchero fu estratto;

c) il nome e cognome del destinatario;

d) il luogo di destinazione.

Art. 6.

Entro cinque giorni da quello della pubblicazione del presente decreto chiunque tenga in deposito, anche per proprio uso o per i bisogni della propria industria, più di cinque quintali di zucchero, dovrà darne denunzia scritta all'Intendenza di finanza della rispettiva Provincia, indicando:

a) nome, cognome e residenza;

b) luogo nel quale si trova lo zucchero depositato;

c) quantità di zucchero in deposito all'atto della denunzia.

Eguale denunzia dovrà essere fatta in seguito per la istituzione di nuovi depositi in quantità eccedente i cinque quintali.

Art. 7.

La mancata o la incompleta denunzia del deposito è punita con una pena pecuniaria fissa di L. 50 e con una multa proporzionale di L. 20 per ogni quintale di zucchero trovato in deposito e non denunciato.

La mancanza o irregolare tenuta del registro di carico e scarico è punita con pena pecuniaria non minore di L. 20 nè maggiore di L. 500.

Per l'applicazione di queste pene e per la ripartizione delle multe valgono le norme della legge doganale.

Art. 8.

Il presente decreto entrerà in vigore nel giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 febbraio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — DANEO — CAVASOLA — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 27 *febbraio* 1916, *col quale viene stabilita la medaglia di presenza ai componenti la Commissione compartimentale per la formazione degli albi dei difensori delegati* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 80 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visto l'art. 20 del regolamento approvato col R. decreto 2 luglio 1914, n. 776, per il Servizio Legale delle ferrovie dello Stato;

Visto il Nostro decreto 18 novembre 1915, n. 1625;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

La medaglia di presenza assegnata ai componenti la Commissione compartimentale per la formazione degli albi dei difensori delegati, è fissata, per ciascun giorno di adunanza, in lire dieci per i membri appartenenti alle Amministrazioni dello Stato e in lire quindici per gli altri.

Ai componenti della Commissione, che non risiedono nella città ove si tengono le adunanze, è rilasciato un biglietto per viaggio di servizio di andata e ritorno in prima classe.

(1) **Pubblicato nella** ***Gazzetta ufficiale*** **16 marzo 1916, n. 63.**

A quelli appartenenti alle Amministrazioni dello Stato è assegnata, durante l'assenza, la indennità giornaliera di soggiorno loro spettante, giusta le disposizioni in vigore per le indennità di missione; agli altri è assegnata una diaria di lire quindici.

Il pagamento delle medaglie di presenza e delle indennità sarà a carico dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 27 febbraio 1916.

TOMASO DI SAVOIA

CIUFFELLI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 27 *febbraio* 1916, *col quale viene stabilita la medaglia di presenza ai componenti il Comitato amministrativo dell'opera di previdenza a favore del personale ferroviario* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 19 giugno 1913, n. 641, riguardante l'opera di previdenza ed altri provvedimenti a favore del personale delle ferrovie dello Stato;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 marzo 1916, n. 63.

Visto il decreto ministeriale 2 agosto 1913, che approva il regolamento per il funzionamento dell'opera di previdenza a favore del personale suddetto;

Visto il Nostro decreto 18 novembre 1915, n. 1625;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

La medaglia di presenza spettante ai componenti il Comitato amministrativo dell'opera di previdenza a favore del personale ferroviario è fissata in lire dieci per ciascun giorno di adunanza.

Ai componenti del Comitato che appartengono alle Amministrazioni dello Stato e che non risiedono a Roma, saranno dovute, per intervenire alle sedute, le indennità di viaggio e di soggiorno corrispondenti alla misura stabilita dalle disposizioni in vigore per le indennità di missione.

Ai membri pensionati, non residenti a Roma, verranno corrisposte le indennità di viaggio e di soggiorno corrispondenti alle indennità di missione che competono agli agenti del grado col quale i detti membri furono esonerati, non mai inferiori però a quelle della 7ª categoria della tabella A annessa alle disposizioni stesse. Ai membri medesimi è inoltre rilasciata la carta di libera circolazione valida per il percorso dalla residenza a Roma.

Le adunanze della Giunta, costituita in seno al Comitato, sono gratuite.

Il ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 27 febbraio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

CIUFFELLI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 27 *febbraio* 1916, *col quale viene stabilita la medaglia di presenza ai componenti le Commissioni compartimentali per la designazione dei medici di riparto* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 82 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visto l'art. 34 del regolamento approvato col decreto ministeriale 31 dicembre 1913 per il Servizio Sanitario delle ferrovie dello Stato;

Visto il Nostro decreto 18 novembre 1915, n. 1625;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

I componenti le Commissioni compartimentali per la designazione dei medici di reparto, fatta eccezione per il capo compartimento e per il capo dell'ufficio sanitario compartimentale, hanno diritto ad una medaglia di presenza di lire dieci per ciascun giorno di adunanza.

Ai componenti della Commissione che non risiedono nella città ove si tengono le adunanze, saranno corrisposte le indennità di viaggio e di soggiorno nella misura loro spettante, giusta le disposizioni in vigore, per le indennità di missione.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 marzo 1916 n. 63.

Il pagamento delle medaglie di presenza e delle indennità sarà a carico dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 27 febbraio 1916.

TOMASO DI SAVOIA

CIUFFELLI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 27 *febbraio* 1916, *n.* 271, *col quale la nave-cisterna « Nettuno » viene radiata dal quadro della R. marina e passata alle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata:

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sulla proposta dei ministri segretari di Stato per la marina e pei lavori pubblici;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

La Regia nave cisterna *Nettuno* è radiata dal quadro del Regio naviglio e passata al servizio delle ferrovie dello Stato.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 marzo 1916, n. 62.

La data di tale trapasso nonchè la somma da corrispondersi dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a quella della Regia marina saranno stabilite d'accordo fra i due ministri proponenti..

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 febbraio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CORSI — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 11 *marzo* 1916, *n.* 247, *relativo ai provvedimenti per i prezzi del grano e granoturco di produzione nazionale* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata ed in forza dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 marzo 1916, n. 59.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro di agricoltura, industria e commercio, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, e coi ministri della grazia e giustizia e della guerra;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nelle contrattazioni di grano e grano turco di produzione nazionale, i prezzi massimi di vendita non possono eccedere fino a nuova disposizione i limiti stabiliti per le requisizioni dei cereali a norma del decreto Luogotenenziale 8 gennaio 1916, n. 5.

Sono rescissi senza diritto ad indennizzo i contratti di compravendita e cessione di grano e di grano turco di produzione nazionale, conclusi a prezzi superiori a detti limiti, che alla data di pubblicazione del presente decreto non erano stati eseguiti mediante consegna del cereale o trasferimento dei titoli rappresentativi di esso (fedi di deposito, buoni consegna o titoli equivalenti). È però in facoltà del venditore di chiedere l'esecuzione dei contratti, qualora egli riduca il prezzo ai limiti stabiliti per la requisizione.

Art. 2.

Il prefetto stabilisce i prezzi massimi di vendita al pubblico delle farine di grano e di granoturco, e può stabilire quello delle paste alimentari per gli stabilimenti della sua Provincia.

Il prezzo è determinato per merce resa alla stazione di partenza sulla base del prezzo fisso del grano e degli altri elementi costitutivi del costo di produzione.

Il prezzo e le forme del pane sono stabiliti in ogni Comune dalla Giunta municipale.

Art. 3.

Il prefetto può vietare l'esportazione del grano dalla Provincia, quando concorrano gravi ragioni di interesse pubblico.

A tale divieto può essere fatta eccezione, con permessi speciali dello stesso prefetto, per grani di determinate qualità o per ragioni di facilità di trasporto.

Il prefetto stabilisce le norme di applicazione di tali divieti.

Art. 4.

Chiunque venda grano o granoturco o farina a prezzi superiori a quelli stabiliti a norma del presente decreto, è punito con la multa dal doppio al quadruplo del prezzo della quantità illegalmente venduta e col sequestro del grano, granoturco e delle farine.

In caso di recidiva, alla multa si aggiunge la reclusione da un mese ad un anno. Quando la vendita illegale sia operata da parte di un molino, il prefetto, in base a verbale di un ufficiale di polizia giudiziaria, può ordinare la requisizione del molino senza compenso, per un periodo da tre a sei mesi. Lo stesso procedimento si adotta quando risulti da analisi di laboratorî chimici governativi, che i molini violino le disposizioni vigenti per la lavorazione delle farine.

Art. 5.

Le requisizioni di grano o granoturco esteri operate su piroscafi in arrivo nel Regno, in applicazione del decreto Luogotenenziale 8 gennaio 1916, n. 5, rescindono, senza diritto ad alcun compenso e malgrado qualsiasi patto in contrario, i contratti di vendita dell'importatore e quelli degli acquirenti successivi.

Art. 6.

La Commissione centrale degli approvvigionamenti determinerà il prezzo di requisizione del riso. Alla vendita di questa derrata si applicheranno le disposizioni degli articoli 1 e 4 del presente decreto.

Art. 7.

Il presente decreto andrà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e cesserà di avere effetto sessanta giorni dopo la conclusione della pace.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 marzo 1916.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CAVASOLA — ORLANDO — ZUPELLI.

Visto, Il guardasigilli: ORLANDO.

Ordine di servizio n. 52. (M. e L.).

Attivazione del nuovo segnalamento sul tronco Sangone-Pinerolo della linea Torino-Torre Pellice.

Alle ore 12 del giorno 10 aprile 1916 verrà attivato sul tronco Sangone (esclusa)-Pinerolo della linea Torino-Torre Pellice il doppio segnalamento con semafori di 1ª categoria e di avviso a protezione di tutte le stazioni, ad eccezione di quella di Airasca, verso Cuneo, per la quale è stato mantenuto il disco di 2ª categoria.

Nella stazione di Airasca verranno inoltre attivati i semafori di partenza per Torino, Pinerolo e Cuneo.

Inoltre, a protezione delle fermate di Nichelino e Riva, nonchè dell'attraversamento tramviario Torino-Vinovo (km. 12,550 da Torino), verranno attivati semafori di 2ª categoria.

Nella stazione di Pinerolo il doppio segnalamento di protezione verso Torino, il semaforo di 2ª categoria di protezione lato Torre Pellice ed il semaforo di partenza per Torino furono già attivati con circolare n. 18 in data 23 settembre 1915 del Compartimento di Torino, e tale segnalamento resterà immutato.

Le distanze dei nuovi segnali fra loro e dal punto che proteggono risultano dall'allegato prospetto.

La manovra dei segnali di protezione dell'attraversamento tramviario Torino-Vinovo è collegata mediante serrature tipo F. S. a quella dei cancelli del P. L., dei due dischetti e degli aghi di deviazione della linea tramviaria.

I segnali di protezione e di partenza della stazione di Pinerolo, nonchè i principali deviatoi interessanti i binari di corsa situati all'estremo della stazione medesima, sono manovrati da una Cabina Saxby di 8 leve situata a metri 335,70 dal F. V.

Le Divisioni interessate impartiranno, nella rispettiva competenza, le disposizioni per la regolare attivazione dei suddetti nuovi impianti.

Distribuito agli agenti delle classi 53, 54 *e* 55 *del compartimento di Torino.*

Allegato all'Ordine di servizio N. 52-1916.

Lato Torino				LOCALITA'	Lato Pinerolo			
Distanze fra					Distanze fra			
il semaforo d'avviso a distanza e quello di 1ª cat. di protezione	il semaforo di 1ª categoria di protezione e la punta del deviatoio estremo	il semaforo di 2ª categoria di protezione e l'asse del P. L. o della Fermata	il semaforo di partenza e l'asse del fabbricato viaggiatori		il semaforo d'avviso a distanza e quello di 1ª cat. di protezione	il semaforo di 1ª categoria di protezione e la punta del deviatoio estremo	il semaforo di 2ª categoria di protezione e l'asse del P. L. o della Fermata	il semaforo di partenza e l'asse del fabbricato viaggiatori
metri	metri	metri	metri		metri	metri	metri	metri
—	—	970	—	Fermata di Nichelino km. 9 + 780	—	—	1015	—
—	—	621	—	P. L. attraversamento Tramvia Torino-Vinovo - km. 12 + 550	—	—	694	—
700	120	—	—	Stazione di Candiolo km. 14 + 570	703	192 (*)	—	—
700	176	—	—	Stazione di None km. 19 + 950	760	147	—	—
720	360 con avviso accoppiato	—	23[illegible]	Stazione di Airasca km. 24 + 580	825	457 con avviso accoppiato	—	138 a 2 ordini di ali (1)
600	164	—	—	Stazione di Piscina km. 29 + 210	800	165	—	—
—	—	870 (*)	—	Fermata di Riva km. 33 + 480	—	—	1070 (*)	—
600	179	—	(2) 325 (*)	Stazione di Pinerolo km. 37 + 220	—	—	704 (3) dalla punta del deviatoio estremo	—

(1) L'ala superiore comanda alle partenze verso Cuneo, quella inferiore comanda alle partenze verso Pinerolo.
(2) Comanda alle partenze verso Torino.
(3) Protezione lato Torre Pellice.
Tutti i semafori si trovano alla sinistra dei treni ai quali comandano ad eccezione di quelli segnati con asterisco i quali si trovano alla destra.

Ordine di servizio n. 53. (C.).

Servizi merci internazionali.

(Vedi ordine di servizio n. 23-1916).

Con effetto immediato vengono apportate le seguenti modificazioni ai pesi minimi che figurano nella nomenclatura delle merci per i servizi italo-svizzero ed italo-francese con la P. L. M.:

Servizio italo-svizzero:

Per la voce 1825/732 - *Penne e piume sucide, non atte ad altro uso che per concime*, il peso minimo di 7 tonnellate viene elevato a tonnellate 8 $^1/_2$.

Servizio italo-francese con la P. L. M.:

Per la voce 423/439 - *Coke*, il peso minimo di 7 tonnellate viene elevato a 10 tonnellate e per la voce 1334/1207 - *Penne sucide, per concime*, il peso minimo di 7 tonnellate viene elevato a tonnellate 8 $^1/_2$.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 54. (C.).

Modificazioni alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato.

Col 1° aprile 1916, andranno in vigore, per quanto riguarda il servizio interno e cumulativo italiano, alcuni dei provvedimenti stabiliti dal decreto Luogotenenziale 20 febbraio 1916, n. 222. (vedi Bollettino ufficiale n. 11 del 16 marzo 1916).

Per le modificazioni ed aggiunte da apportarsi alle tariffe e condizioni pei trasporti, in dipendenza dell'attuazione dei provvedimenti suddetti, sono state pubblicate la 22ª/12ª appendice alla tariffa continentale e la 13ª appendice alla tariffa sicula, che saranno distribuite a cura dell'Ufficio contabilità prodotti di Firenze.

Oltre ai provvedimenti contenuti nelle dette appendici, col 1° aprile 1916 è abolita la tariffa-prontuario del febbraio 1885 per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo con gli scali di Corfù, Costantinopoli, ecc.

Si richiama vivamente l'attenzione delle stazioni sulle modificazioni da apportarsi alle tariffe avvertendo che nelle nuove tasse stabilite per la *disinfezione, la pesatura, la ricevuta di ritorno, l'uso della grue*, e nelle nuove provvigioni sulle *spese anticipate* e sugli *assegni* è già compreso l'aumento del sei per mille, il quale pertanto dovrà essere computato solamente sul totale delle altre tasse soggette all'aumento stesso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 55. (C.).

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società anonima cooperativa di consumo dei ferrovieri di Terni » è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento di cui l'ordine di servizio N. 167-1911.

Il nome della predetta Società cooperativa deve, pertanto, essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato A al detto regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 56. (C.).

Sospensione dell'applicazione di alcune concessioni speciali.

(Vedi Ordine generale n. 5-1915).

D'intesa coll'Intendenza generale dell'esercito (Direzione trasporti), a sensi del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, pubblicato nel Bollettino ufficiale N. 21 del 27 maggio 1915, è sospesa sino a nuovo avviso l'applicazione delle seguenti concessioni speciali:

I - Congressi, esposizioni e concorsi.

XIII - Istituti civili di istruzione governativi riconosciuti dallo Stato.

XIV - Federazione ginnastica italiana.

XV - Club alpino italiano.

XVIII - Cavalli da corsa, riproduttori e puledri lattanti.

Le stazioni ed agenzie non dovranno più accettare sino a nuove disposizioni le « richieste » prescritte dalle dette concessioni speciali per ottenere le rispettive tariffe ridotte, e ciò tanto per viaggi in servizio interno, quanto per quelli in servizio cumulativo con le

ferrovie secondarie sulle quali sono state ammesse finora le ripetute concessioni speciali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Ordine di Servizio N. 57. (M. e C.).

Estensione di servizio nella stazione di Genova Piazza Principe.

La stazione di Genova Piazza Principe, ammessa attualmente al servizio dei viaggiatori, bagagli, cani e merci a grande velocità, nonchè ai trasporti di bestiame equino a piccola velocità accelerata con i treni accelerati, dal 25 marzo 1916 viene pure abilitata in servizio interno e cumulativo italiano, ai trasporti a piccola velocità accelerata di derrate alimentari soggette a facile deperimento, per i quali i mittenti abbiano richiesto ed ottenuto l'inoltro con i treni diretti ed accelerati.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pag. 29, di fronte al nome di Genova Piazza Principe si dovrà esporre nella colonna 9 la lettera *A* col richiamo (11) riportando in calce la seguente annotazione:

(11) Limitatamente ai trasporti di derrate alimentari soggette a facile deperimento, per i quali i mittenti abbiano richiesto ed ottenuto l'inoltro coi treni diretti ed accelerati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio n. 58. (M. e C.).

Ammissione al servizio di corrispondenza della stazione di Palo del Colle, appartenente alla linea Bari-Grumo-Altamura-Matera delle ferrovie Calabro-Lucane.

(Vedi ordine di servizio n. 3-1916).

Dal giorno 25 marzo 1916 la stazione di Palo del Colle, appartenente alla linea Bari-Grumo-Altamura-Matera delle ferrovie Calabro-Lucane, viene ammessa al servizio di corrispondenza per i valori e le merci, sotto l'osservanza delle condizioni e norme, di cui all'ordine di servizio n. 3-1916.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza ecc. (edizione 1° aprile 1915) » si dovranno apportare le seguenti aggiunte:

Nell'elenco alfabetico a pag. 14 inserire nella sede opportuna il nome della stazione di Palo del Colle con l'indicazione della pagina 180 e nel prospetto alla pagina stessa:

/*Palo del Colle* /id./17/33/G/ (1) /P/-/-/-/F -/-/-/-/S/

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio n. 59. (M. e C.).

Cambiamento di nome della stazione di Casalnuovo.

La stazione di Casalnuovo, della linea Roma-Napoli, assume la denominazione di « Casalnuovo Licignano ».

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914) », alle pagine 18 e 95 (tabella 102), nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio in cui trovasi indicato il nome della stazione suddetta, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di Servizio N. 60. (C.).

Servizio cumulativo con le linee Nardò-Tricase-Maglie, Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, esercitate dalla Società delle ferrovie Salentine.

(Vedi Ordine di servizio n. 249-1915).

Dal 26 marzo 1916 il servizio cumulativo pei trasporti a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. Ord. con le linee Nardò-Tricase-Maglie, Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, esercitate dalla Società delle ferrovie Salentine, potrà aver luogo soltanto alla condizione che i trasporti stessi siano effettuati in *porto assegnato*, se in partenza da stazioni delle linee suddette, (fatta eccezione pei trasporti eseguiti in base alla tariffa speciale n. 11 G. V.) ed in *porto affrancato*, se destinati a stazioni delle linee stesse.

I trasporti in destinazione delle linee suaccennate non potranno inoltre essere gravati nè di assegno nè di spese anticipate, anche se rappresentanti porti anteriori.

I transiti di Francavilla Fontana, Lecce, Maglie e Nardò Centrale dovranno pertanto rifiutare il proseguimento delle spedizioni in provenienza dalle stazioni delle linee esercitate dalla Società delle ferrovie Salentine che fossero carteggiate in porto affrancate e non daranno corso, in attesa delle disposizioni da richiedersi al mittente per le opportune regolarizzazioni, alle spedizioni in destinazione delle linee stesse, che fossero state accettate in porto assegnato o gravate di assegno o di spese anticipate.

Nulla è mutato per quanto riguarda il servizio cumulativo pei viaggiatori, bagagli e cani.

Distribuito agli agenti delle classi 1. 2. 3. 4. 5. 8. 9 *e* 22.

Circolare n. 29. (C.).

Tariffa d'esportazione.

(Vedi circolare n. 18-1916).

Allo scopo di evitare probabili e frequenti contestazioni circa il ricupero delle differenze di tassa, quando le spedizioni non vengano imbarcate entro i due mesi, si prescrive che le merci, le quali, per vietata esportazione, non possono essere inoltrate all'estero ed alle colonie italiane (vedi circolare n. 18-1916 ed eventuali successive varianti), non sono da accettarsi per il trasporto *sotto il regime della tariffa d'esportazione*, tranne nel caso in cui, beninteso, lo speditore presenti regolare permesso d'esportazione in eccezione al divieto.

Distribuita agli agenti delle classi 1. 2. 3. 4. 5 *e* 22.

Circolare N. 30. (C. M. N.).

Limitazioni nei trasporti in servizio interno marittimo, cumulativo ferroviario-marittimo e diretto terrestre-marittimo.

(Vedi Circolare N. 80-1915).

Si avverte che in virtù del decreto Luogotenenziale 17 febbraio 1916, n. 203, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 10 del 9 marzo 1916, per i trasporti di *olii vegetali ed animali* in servizio interno marittimo o cumulativo ferroviario-marittimo o diretto ferroviario marittimo *non è più necessaria* la presentazione della dichiarazione della Capitaneria del porto di imbarco.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare n. 31. (C.).

Vincolo della bolletta di legittimazione per i trasporti di zucchero.

In relazione al decreto Luogotenenziale 16 febbraio 1916, n. 121, riportato nel presente Bollettino ufficiale, e che concede di importare zucchero dall'estero con riduzione del dazio d'entrata, i trasporti di zucchero che escono dagli zuccherifici o dalle raffinerie sono sottoposti al vincolo della bolletta di legittimazione, qualunque sia il luogo di destinazione, mentre normalmente detto documento è obbligatorio soltanto per gli zuccheri che circolano nella zona di vigilanza doganale. (Vedasi parte 7ª, paragrafo 1°, del regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie).

Il provvedimento ha effetto sino al 1° ottobre 1916.

Si invitano pertanto le stazioni all'osservanza, per i trasporti di cui trattasi, degli articoli 211 e 212 del citato regolamento, ed

all'applicazione delle tasse di custodia della tariffa n. 5 **sub *b*)** a pag. 173 del regolamento stesso.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 32. (C.).

Riduzione di tariffa pei trasporti di merci a carro completo diretti a località normalmente servite dai porti dell'Adriatico.

(Vedi ordini di servizio n. 178, 191 e 264-1915, circolari 62 e 85-1915. ordine di servizio n. 9-1916 e circolari n. 14 e 23-1916).

Con riferimento all'ordine di servizio n. 178-1915 avvertesi che l'annotazione « merce proveniente dal mare — firma... », di cui il terzo capoverso dell'art. 1° dell'ordine di servizio n. 191-1915, dovrà essere fatta risultare anche sui documenti di trasporto delle spedizioni effettuate dallo scalo marittimo di Castellamare di Stabia.

In mancanza di tale annotazione, le stazioni non dovranno accordare la riduzione del 25 per cento sui prezzi delle tariffe in vigore.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare n. 33. (C.).

Certificati d'origine per i trasporti destinati alla Gran Bretagna.

(Vedi Circolari n. n. 19, 29 e 55-1915).

In relazione a decisione ora presa dal Governo britannico, si notifica che per l'importazione nel Regno Unito di merci qualsiansi provenienti dall'Italia non occorre più il certificato d'origine di cui alla circolare n. 19-1915, modificata con le circolari n. 29 e 55 del 1915.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare n. 34. (M. e V.).

Veicoli requisiti per conto dell'Autorità militare.

In relazione all'ordine di servizio n. 250-1915, si comunica qui di seguito l'elenco dei veicoli di proprietà privata requisiti per conto dell'Autorità militare, alla riparazione dei quali deve essere provveduto in conformità a quanto è stabilito dal punto 9 del ricordato ordine di servizio:

CARRI FRIGORIFERI.

Società Anonima Vagoni Frigoriferi — Milano.

Hg. 995.000 - 995.002 - 995.003 - 995.009 - 995.010 - 995.015 - 995.019 - 995.103 - 995.106 - 995.110 - 995.114 - 995.115 - 995.116 - 995.118 - 995.122 - 995.124 - 995.126 - 995.127 - 995.132 - 995.137.

Ditta C. Garavaglia e C. — Milano.

Hg. 915.000 - 915.001 - 915.002 - 915.003 - 915.004 - 915.100 - 915.101 - 915.102 - 915.300 - 915.301 - 915.302 - 915.303.

Ditta Polenghi Lombardo — Codogno.

Hg. 917.003 - 917.004 - 917.005 - 917.006 - 917.007 - 917.100 - 917.103 - 917.104.

Fabbrica Birra Spiess (fallita) — Rimini.

Hg. 942.000 - 942.001 - 942.002 - 942-003 - 942.004 - 942.005 - 942.006 - 942.007 - 942.008.

Carri serbatoio:

Società per le ferrovie di Reggio Emilia (Esportazione agricola).

Mv. 914.001 - 914.002 - 914.003 - 914.006 - 914.008 - 914.009 - 914.010 - 914.011 - 914.012 - 914.013 - 914.016 - 914.017 - 914.018 - 914.019 - 914.020 - 914.021 - 914.022 - 914.023 - 914.024 - 914.025 - 914.026 - 914.027 - 914.029 - 914.030 - 914.031 - 914.032 - 914.033 - 914.034 - 914.035 - 914.036 - 914.037 - 914.038 - 914.039 - 914.040.

Società Italo-Americana pel petrolio — Genova.

Mo. 921.004 - 921.036.
Mp. 921.073.

È stata inoltre requisita, pure per conto dell'Autorità militare, la carrozza a letti n. 837 della Compagnia internazionale dei wagons-lits, per la quale — a differenza di quanto è stabilito per gli

altri veicoli di proprietà privata — la manutenzione ordinaria e straordinaria continua ad essere effettuata a cura e spese della Compagnia, anche durante il periodo di requisizione.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 11, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai controllori del materiale.*

Circolare n. 35. (C).

Divieti di esportazione di grano dalle provincie.

Nella prima parte del presente bollettino viene pubblicato il decreto Luogotenenziale 11 marzo 1916, n. 247, il cui art. 3 dà facoltà ai R. prefetti di vietare l'esportazione del *grano* dalle rispettive provincie, salvo quelle eccezioni che essi ritenessero opportuno di fare dietro permessi speciali per grani di determinate qualità, o per ragioni di facilità di trasporto.

Le stazioni, che avranno ricevuto o direttamente dai R. prefetti od a mezzo della propria Divisione Movimento, avviso del divieto di esportazione del grano, cureranno l'osservanza della disposizione prefettizia di cui sopra, salvo che i mittenti non presentino regolare dichiarazione prefettizia da cui risulti che, in base al punto 2° dell'art. 3 del citato decreto, è stato loro accordato di esportare detta merce.

Anche delle revoche dei divieti in questione le stazioni verranno avvertite.

Resta bene inteso che, in forza dell'art. 8 delle vigenti tariffe, tutte le conseguenze derivanti dall'inosservanza della prefata disposizione sono a carico degli speditori.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

(VERDE)

Ordine di servizio n. 2v. (M.).

Attivazione dell'Orario generale I. aprile 1916

Col 1° aprile 1916 verrà attivato un nuovo orario generale dei treni sull'intera rete.

Con detto nuovo orario saranno meglio distribuiti i treni rimasti in vigore dopo le soppressioni avvenute, in diverse riprese, dall'attivazione dell'ultimo orario generale del 15 marzo 1915 in poi, e regolarizzati, mediante opportuni spostamenti, i numerosi treni speciali sia viaggiatori che merci attivatisi in dipendenza delle soppressioni stesse e delle nuove esigenze sopravvenute in seguito allo stato di guerra.

Le esigenze attuali hanno obbligato altresì a qualche ulteriore riduzione nella quantità dei treni viaggiatori: con che, venendosi ad aggravare maggiormente il servizio che dovrà essere disimpegnato da quelli rimasti in vigore, si è reso necessario in massima un allargamento nella loro marcia e nelle coincidenze specialmente per quelle linee a movimento intenso, che più risentono delle attuali speciali necessità.

I fatti più salienti del nuovo orario sono:

la fusione dei treni 1 e 3 fra Torino e Roma nell'unico nuovo direttissimo 3;

la fusione del direttissimo 21 fra Milano e Bologna col treno 369 fra Milano e Codogno, col 4599 fra Codogno e Piacenza, e col 33 fra Parma e Bologna;

la fusione dei treni 25 e 27 fra Milano e Bologna nel nuovo 27;

la soppressione del diretto 30 fra Bologna e Milano;

la soppressione del diretto 24, Roma-Firenze;

il sensibile allungamento di marcia dei treni direttissimi e diretti (esclusi i treni 45 e 46) sulle linee del compartimento di

Venezia, per uguagliarne la percorrenza a quella degli altri treni accelerati e militari;

la trasformazione in direttissimi dei treni 121 e 122 (attuale 9632) della Messina-Palermo e l'istituzione del nuovo diretto 104 Palermo-Messina, in coincidenza coll'omonimo sul continente.

Servizi di 3ª classe coi treni direttissimi e diretti.

Col nuovo orario faranno servizio di 3ª classe i treni direttissimi seguenti:

2 Roma-Torino
3 Torino-Roma
7 Torino-Roma
21 Milano-Bologna
26 Roma-Milano
36 Bologna-Milano
45 Udine-Venezia
82 Milano-Torino
83 Torino-Milano
86 Milano-Torino
92 Venezia-Verona
102 Siracusa-Messina
104 Napoli-Roma
105 Roma-Napoli
106 Napoli-Roma
109 Roma-Napoli
111 Roma-Napoli.

Tutti i treni classificati diretti per tutto o per parte del loro percorso, faranno servizio di 3ª classe, ad eccezione dei seguenti:

4 fra Roma e Pisa
720 59 fra Caserta, Foggia e Taranto
60 721 fra Taranto, Foggia e Caserta.

Disposizioni riguardanti il passaggio dal cessante al nuovo orario.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario 1° aprile si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 31 marzo non si dovranno effettuare quei treni facoltativi che per orario o per prevedibile ritardo non possano giungere a destinazione o terminare la corsa in una stazione capolinea prima della mezzanotte.

L'effettuazione di ogni treno straordinario nella notte dal 31 marzo al 1° aprile sarà subordinata alle disposizioni che le Divisioni Movimento riterranno opportuno di impartire per regolare la circolazione dei treni.

Sarà cura delle Divisioni stesse impartire tutte le disposizioni riguardo al passaggio dal cessante al nuovo orario pei treni merci senza viaggiatori, nonchè per quei treni viaggiatori non indicati, il cui orario per rispetto al servizio viaggiatori non cambia, oppure non subisce che lievissime variazioni. Dovranno poi diramare le occorrenti disposizioni di dettaglio per attuare quelle di cui in appresso e che riguardano i treni viaggianti per orario alla mezzanotte dal 31 marzo al 1° aprile.

Linea Milano-Chiasso. — Il treno locale 72[L] Como-Chiasso del vecchio orario, avrà ancora luogo durante la notte dal 31 marzo al 1° aprile.

Linea Milano-Verona-Venezia. — Il treno 97 (nuovo 91) assumerà il nuovo orario in partenza da Rovato.

Il treno 91 (nuovo 93) assumerà il nuovo orario in partenza da Milano.

Il diretto 87 del nuovo orario non avrà luogo nemmeno fra Padova e Venezia la notte dal 31 marzo al 1° aprile.

L'accelerato 1436 assumerà il nuovo orario in partenza da Vicenza.

Linea Belluno-Treviso. — Il treno 1568 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione. Il treno 1568 del nuovo orario avrà quindi luogo per la prima volta durante la notte dal 1° al 2 aprile.

Linea Udine-Venezia. — Il treno 1524 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione. Il treno 1524 del nuovo orario avrà quindi luogo per la prima volta durante la notte dal 1° al 2 aprile.

Linea Venezia-Padova-Bologna. — Il direttissimo 45 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea Ventimiglia-Genova. — Il treno 132 la sera del 31 marzo, continuerà a limitare la sua corsa ad Albenga, effettuandosi quindi per la prima volta il suo prolungamento fino a Ventimiglia a cominciare dalla notte fra il 1° ed il 2 aprile

Linea Genova-Spezia-Pisa. — Il diretto 5 viaggerà fino a Pisa regolato dal vecchio orario.

Il direttissimo 7 assumerà il nuovo orario in partenza da Sestri Levante.

Il direttissimo 9 assumerà il nuovo orario in partenza da Nervi.

Linea Pisa-Grosseto-Roma. — Il treno 4 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a Pisa.

Il direttissimo 6 assumerà il nuovo orario in partenza da Grosseto.

Il diretto 10 assumerà il nuovo orario in partenza da Civitavecchia.

Linea Milano-Piacenza-Bologna. — Il direttissimo 35 viaggerà regolato dal cessante orario fino a Bologna.

Il diretto 31 viaggerà regolato dal nuovo orario in partenza da Piacenza.

Linea Bologna-Pistoia-Firenze. — Il direttissimo 26 assumerà il nuovo orario in partenza da Pistoia.

L'accelerato 1586 assumerà il nuovo orario in partenza da Firenze.

Linea Firenze-Chiusi-Roma. — Il diretto 27 assumerà il nuovo orario in partenza da Firenze S. M. N.

Il diretto 47 da Bologna a Roma non avrà luogo nella notte dal 31 marzo al 1° aprile, effettuandosi invece il supplementare al 27 come prosecuzione del 27-A da Firenze a Roma.

L'accelerato 1721 del 31 marzo prolungherà la sua corsa fino ad Orvieto.

Il direttissimo 36 assumerà il nuovo orario in partenza da Chiusi.

Il diretto 38 sarà effettuato in partenza da Roma fin dalla sera del 31 marzo.

Il diretto 28 assumerà il nuovo orario in partenza da Orte.

Linea Livorno-Empoli-Firenze. — Il treno 1654 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a Livorno.

Linea Ancona-Terni-Roma. — Il diretto 607 partirà da Ancona regolato dal nuovo orario.

Il diretto 608 assumerà il nuovo orario in partenza da Terni.

Linea Porto Civitanova-Fabriano. — Il treno 3287 assumerà il nuovo orario in partenza da San Severino Marche.

Linea Terontola-Perugia-Foligno. — Il treno 1739 assumerà il nuovo orario in partenza da Perugia, in luogo dell'attuale speciale 7173.

Linea Castellamare Adriatico-Roma. — Il diretto 616 assumerà il nuovo orario in partenza da Sulmona.

Linea Sambenedetto-Ascoli. — Il treno 4902 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea Bologna-Rimini-Ancona. — Il diretto 54 assumerà il nuovo orario in partenza da Forlì.

Linea Ancona-Foggia. — Il diretto 57 assumerà il nuovo orario in partenza da Loreto.

Il diretto 58 assumerà il nuovo orario in partenza da Termoli.

L'accelerato 1843 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea Foggia-Lecce. — Il diretto 53 proseguirà da Barletta coll'orario del treno 55 in ritardo.

Il diretto 60 assumerà il nuovo orario da Barletta.

Linea Foggia-Napoli. — Il treno 3537 assumerà il nuovo orario in partenza da Foggia, attendendo però l'arrivo dei treni 53 e 58.

Il treno 8048 non avrà più luogo in partenza da Caserta per Foggia la sera el 31 marzo, attivandosi regolarmente in sua vece il nuovo 720 in partenza da Caserta alle 0.15 del 1º aprile.

Il treno 3538 assumerà il nuovo orario fin dalla partenza da Napoli.

Linea Termoli-Benevento. — Il treno 3373 del nuovo orario fra Campobasso e Benevento, in sostituzione dello speciale 8541, avrà luogo fin dalla sera del 31 marzo in partenza da Campobasso.

Linea Roma-Cassino-Napoli. — Il direttissimo 101 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a Napoli.

L'accelerato 1809 assumerà il nuovo orario in partenza da Zagarolo.

L'accelerato 1810 assumerà il nuovo orario in partenza da Caserta.

Linea Napoli-Gragnano. — L'omnibus 3643 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea Napoli-Potenza-Brindisi. — L'omnibus 3653 Metaponto-Taranto avrà ancora luogo fino a destinazione.

Il treno 807 assumerà il nuovo orario in partenza da Potenza.

Il diretto 810 assumerà il nuovo orario in partenza da Grassano.

L'accelerato 1908 assumerà il nuovo orario in partenza da Torre Annunziata Città.

Linea Battipaglia-Reggio Calabria. — Il treno 109 assumerà il nuovo orario in partenza da Sapri.

L'accelerato 1935 assumerà il nuovo orario in partenza da Villa S. Giovanni.

Il direttissimo 102 assumerà il nuovo orario in partenza da Pisciotta.

Il treno 104 assumerà il nuovo orario in partenza da Paola.

Linea Metaponto-Reggio. — Il diretto 847 assumerà il nuovo orario in partenza da Cotrone.

Il diretto 842 assumerà il nuovo orario in partenza da Roccella.

Linea Messina-Patti-Palermo. — L'accelerato 1968 assumerà il nuovo orario in partenza da S. Agata di Militello.

Linea Messina-Catania. — L'accelerato 1976 prolungherà la sua corsa da Giardini Taormina a Messina secondo il nuovo orario come treno 1978.

Biglietti gratuiti serie B di II e III classe e permessi gratuiti di II categoria per compartimenti riservati.

Con l'attivazione del nuovo orario i biglietti gratuiti serie B di II classe sono validi, alle stesse condizioni di percorrenza di quelli per viaggiatori ordinari, per tutti i treni direttissimi, ad eccezione dei seguenti:

6 fra Roma e Torino
7 fra Genova e Roma
35 fra Milano e Roma
36 fra Roma e Milano.

Di uguali concessioni possono usufruire i possessori di biglietti gratuiti serie B di III classe, quando detti biglietti siano resi validi per la II, tanto gratuitamente quanto verso pagamento dell'intera differenza di prezzo.

I portatori di biglietti gratuiti serie B di III classe possono usufruire dei seguenti treni direttissimi:

2 Roma-Torino, purchè diretti oltre Pisa
26 da Bologna
109 Roma-Napoli, purchè diretti oltre Napoli
104 da oltre Napoli per Roma ed oltre.

I permessi permanenti di 2ª categoria per l'uso di compartimenti riservati avranno, rispetto all'ammissione sui treni direttissimi, la stessa validità dei biglietti gratuiti serie B di II classe.

Treni merci.

La percorrenza dei treni merci raccoglitori G. V. 6011, 6022, 6023 e 6036, fra Milano e Roma, viene allungata allo scopo di mettere l'orario dei treni stessi in corrispondenza alle attuali esigenze e di renderne la marcia regolare.

— I treni merci diretti 6013 e 6068, fra Milano e Roma, che attualmente seguono la via di Sarzana-Fornovo-Borgo San Donnino, vengono istradati per la via di Spezia-Genova-Novi.

— La percorrenza dei treni merci raccoglitori G. V. 5022 e 5024 fra Torino e Roma, viene allungata per mettere l'orario di detti treni in corrispondenza alle attuali esigenze e di renderne la marcia regolare. Il treno 5024 viene altresì prolungato da Torino a Modane in sostituzione dell'attuale 5022.

— I treni merci 6505 e 6506, che attualmente si effettuano fra Bologna e Napoli (via Foggia) vengono soppressi sul percorso fra Foggia e Napoli.

— Il treno merci raccoglitore G. V. 6593 (Roma-Reggio Calabria) viene notevolmente anticipato sul percorso Portonaccio-Battipaglia, allo scopo di assegnare in stazione di Battipaglia la sosta necessaria per le operazioni di riordino e per assicurarne la partenza in orario.

Il detto treno è anche alquanto anticipato sul percorso Battipaglia-Paola.

Treni derrate.

Il treno GG viene sdoppiato sul percorso Pontremoli-Grondola Guinadi, sul quale tratto si istituisce una *ripresa* colla sigla GG^S.

Il treno merci 5764 assume la sigla MM sul percorso Piacenza-Torino ed è prolungato, come facoltativo, sul percorso Torino-Modane.

S'introducono in orario i treni derrate eventuali NN Bologna-Piacenza-Modane (in prosecuzione del PP/BB proveniente dal meridionale) e DD Piacenza-Milano (in prosecuzione da Piacenza del detto NN).

Il treno eventuale XX, attualmente limitato a Metaponto, è prolungato fino a Foggia per la via di Brindisi.

Il Direttore generale,

R. DE CORNE'.

SENTENZE

Imposte - Competenza speciale della Corte di cassazione di Roma per la legge 12 dicembre 1875, n. 2837.

Le controversie per dazi comunali sono di competenza della Corte territoriale, e non della Cassazione di Roma, alla quale la legge 12 dicembre 1875 n. 2837 ha riservato la cognizione dei ricorsi in materia di imposte erariali, nelle quali l'Amministrazione dello Stato sia interessata come creditrice e non come debitrice dell'imposta.

CORTE DI CASSAZIONE DI ROMA, Sezioni Unite - Sentenza 18 dicembre 1915-18 gennaio 1916). *Pres.* Mortara; *P. M.* De Feo; *Cons Rel.* Biscaro) - Comune di Palermo c. F. F. Stato.

FATTO

Con citazione 15 maggio 1912 l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, assumendo di aver indebitamente pagato al Comune di Palermo la tassa di dazio consumo sulla luce e gas ed energia elettrica i vari uffici ferroviari di quella città, chiedeva avanti il Tribunale di Palermo la restituzione di L. 45000 pagate per tale titolo dal 1° luglio 1905 al 30 aprile 1912. Successivamente l'esattore comunale di Palermo faceva ingiunzione alla stessa Amministrazione delle ferrovie di pagare l'ammontare delle tasse di consumo di energia elettrica consumata nei locali separati dalla stazione dal gennaio 1910 al 30 aprile 1912.

L'Amministrazione delle ferrovie provocò dal Presidente del Tribunale decreto 23 agosto 1912 di sospensione degli effetti dell'ingiunzione per sei mesi. Il decreto fu notificato al Comune con citazione avanti lo stesso Tribunale per l'annullamento della ingiunzione.

Le due cause furono riunite e decise con sentenza che dichiarò il gas-luce e l'energia elettrica consumata non solo nella stazione ferroviaria e loro dispendenze ma benanco negli uffici ferroviari situati entro la cinta daziaria, esenti di dazio. Appellò il Comune perchè il Tribunale aveva negato l'applicabilità in confronto delle Ferrovie dello Stato, del principio *solve et repete;* in merito perchè era stata pronunciata l'esenzione. Ma la Corte di appello di Palermo con sentenza 22 giugno 1914 confermò la decisiva del Tribunale.

Avverso tale sentenza proposero ricorso principale il Comune e ricorso eventuale e condizionato l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato avanti questa Corte di Cassazione.

Omissis. — All'udienza 18 maggio 1915 avendo il P. M. sollevato la eccezione di incompetenza, perchè i ricorsi avrebbero dovuto proporsi alla Cassazione territoriale, la Sezione civile rinviò le parti avanti le Sezioni unite in Camera di Consiglio.

DIRITTO

Osservano le Sezioni unite che in quanto si tratta di controversia intorno all'applicazione di una imposta comunale, quale è il dazio di consumo sul gas e sulla luce elettrica, la cognizione dei ricordi appartiene indubbiamente alla Corte territoriale.

A diverso giudizio non può indurre la circostanza che il diritto di imposta si fa valere da un Comune in confronto di una pubblica Amministrazione dello Stato.

Perocchè la disposizione di legge che attribuisce alla Corte di cassazione di Roma la cognizione dei ricorsi delle cause in materia di imposta, vertenti fra privati e una pubblica amministrazione dello Stato, ha riguardo alla ipotesi che si trovino di fronte da un lato una pubblica amministrazione dello Stato che impone ed erige il tributo, dall'altro un contribuente qualsiasi: che la legge quali-

fica meno esattamente privato, perchè nelle generalità dei casi, debitori delle imposte sono le persone fisiche o le persone giuridiche di indole privata. A nulla rileva per la determinazione della speciale competenza di questo supremo collegio, che il contribuente sia una persona od ente di diritto privato o pubblico, Ciò che solo importa sapere è se la tassa si ripete da una pubblica amministrazione dello Stato. Che se la posizione si inverte e lo Stato figura debitore, mentre creditore è l'altro ente di diritto pubblico, quali sono la provincia e il Comune, allora lo Stato va considerato alla stessa stregua di ogni altro debitore, la cui personalità non influisce per nulla nella questione di competenza. Per togliere alla Corte territoriale la cognizione dei due ricorsi, non serve neppure l'altra circostanza che si è preliminarmente discussa sull'applicabilità del principio del *solve et repete* in confronto di una pubblica amministrazione dello Stato, della quale un comune ripete il pagamento di una propria tassa.

Il principio del *solve et repete*, importa bensì un temporaneo impedimento all'ammissione in giudizio, delle opposizioni agli atti coattivi, per il pagamento di tasse o imposte. Però l'applicazione del principio può dar luogo a molteplici questioni di fatto e di diritto, quali sono nella specie le questioni sollevate dall'apponente Amministrazione delle ferrovie dello Stato intorno alla sua estensibilità a favore del Comune, assumentesi creditore dell'imposta, in confronto di una pubblica amministrazione dello Stato, che contesta allo stesso Comune il diritto alla imposizione del tributo, e se cessi di spiegare i suoi effetti dinnanzi alla eccezione *de soluto* che non si giustifica mercè il certificato di pagamento riferentesi in modo manifesto alla imposta, oggetto della ingiunzione, ma si pretende desumere dallo esame di una contabilità più o meno complessa, passata fra l'ente impositore del tributo e l'ente debitore, e da altre argomentazioni che mettono capo alle questioni sui limiti del diritto d'imposta fatto valere col mezzo della ingiunzione del pagamento.

Si tratta di questioni di diritto, dalla cui risoluzione viene fatto dipendere il giudizio sull'applicabilità della massima del *solve et repete*. La cognizione su di esse, in cui si compenetra il giudizio sulla pregiudiziale di inammissibilità della opposizione

non può appartenere che al magistrato competente a conoscere del merito della causa.

Per questi motivi la Corte di cassazione in Sezioni unite dichiara competente la Corte di cassazione di Palermo a conoscere dei due ricorsi proposti contro la sentenza 22 giugno 1914 della Corte di appello di quella città ed a pronunciarsi anche sulle spese di questo incidente.

Così deciso, ecc.

Passaggi a livello privati - Chiusure - Custodia.

In difetto di una clausola contrattuale che faccia obbligo all'Amministrazione di presenziare, mediante apposito guardiano, un passaggio a livello privato, è in facoltà dell'Amministrazione ferroviaria di sostituire ad un tale sistema di custodia quello della chiusura dei cancelli a chiave da tenersi dall'utente sotto la sua personale responsabilità. In questo senso deve essere interpretato l'articolo 10 *della legge* 30 *giugno* 1906 *N.* 272.

CORTE DI APPELLO DI NAPOLI - Sentenza 8-20 ottobre 1915. (*Pres.* Conte; *Est.* Postiglione) - Castellano c. ferrovie Stato.

IN FATTO

Con atto citazione del 2 settembre 1914, il Sig. Giovanni Castellano del fu Luigi convenne dinanzi il Tribunale di questa città l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato deducendo che nel 1843, dovendo costruirsi la strada ferrata Napoli-Nocera, di cui era concessionario il Signor Armando Bayard de la Vingtrie, si dovette nel tenimento ora del Comune di Torre Annunziata occupare la porzione di un fondo di proprietà del fu Giovanni Castellano, seniore, avo paterno di esso istante; che a seguito di tale occupazione, che divideva il fondo in due parti quasi eguali, fu

con verbale del 15 settembre detto anno, convenuto di lasciare un passaggio a livello sulla strada di ferro tanto per carrette che per carrozze, onde i coloni ed il proprietario potessero liberamente e comodamente passare da una porzione del fondo nell'altra; che in virtù di tale convenzione, l'Amministrazione del tempo di detta ferrovia non aveva opposto alcuno ostacolo al libero passaggio a livello tra l'una e l'altra porzione del fondo; che però da qualche tempo a questa parte l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, alla quale appartiene attualmente detta linea, aveva chiuso ed impedito il suddetto passaggio mercè una barriera a catena chiusa con chiave, che questo fatto costituiva un arbitrio ed una flagrante violazione del diritto di servitù riservata all'espropriato col cennato verbale del 15 settembre 1843, e però chiese che con sentenza munita di clausola di esecuzione provvisoria fosse:

1° ordinata la ripristinazione del libero passaggio a livello ed immediatamente dopo l'intima della sentenza con una penale di lire venti per ogni giorno di ritardo;

2° subordinatamente ed in ogni ipotesi, fosse l'Amministrazione convenuta condannata a pagargli una conveniente indennità per la privazione del diritto di servitù da liquidarsi in separata sede, i danni-interessi che, per avventura, gli fossero derivati e gli potessero derivare, e le spese del giudizio.

L'Amministrazione convenuta ammise di aver chiuso con catene il passaggio a livello ma dedusse che dalle ore 5 antimeridiane alle 19 veniva presenziato da un guardiano ferroviario, mentre che di notte la chiave della catena era consegnata all'altro guardiano messo al Km. 22.675 con incarico a costui di aprire il passaggio del signor Castellano a semplice richiesta e negli intervalli utili per i treni.

Omissis — Osserva la Corte che il Castellano, il quale con la postilla alla comparsa conclusionale presentata al primo giudice aveva impugnate le deduzioni di fatto della difesa delle Ferrovie negando esser vero che sul passaggio a livello fosse messo nelle ore di giorno un guardiano e che soltanto di notte la chiave della barriera a catena fosse affidata ad altro casellante, con le note aggiunte finì per ammettere questa posizione di fatto non solo, e sostenere che, data l'applicabilità della legge del 30 giugno 1906,

a conciliare la tutela della pubblica incolumità con i diritti acquisiti dai privati cittadini, sussisteva la responsabilità dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per non essersi questa uniformata alla detta disposizione di legge, la quale prescrive che quando non si può tenere un guardiano fisso sul passaggio privato la chiave deve essere consegnata all'utente e che di conseguenza un'indennità gli fosse dovuta sia per essere stato indebitamente privato dell'uso libero del passaggio, sia per non essersi provveduto a che la chiave nelle ore notturne gli fosse consegnata.

Col proposto appello insiste principalmente a che, riformandosi la sentenza appellata, si ordini all'Amministrazione convenuta di rimettere nel pristino stato il passaggio a livello in disputa e subordinatamente che, ferma la condanna ai danni interessi, già ammessa dal Tribunale, la condanni ad una congrua indennità per le gravose conseguenze che potranno derivargli dal fatto della consegna della chiave, tenuto conto del personale che dovrà impiegare per custodire il passaggio e per premunirsi di tutte le responsabilità cui potrebbe andare incontro e verso l'Amministrazione ferroviaria e verso i coloni che hanno diritto di passaggio.

IN DIRITTO

Osserva che non regge il proposto appello. A parte l'incompatibilità di qualsiasi prescrizione per non essersi dimostrato per quanto tempo sia durato lo stato di fatto che l'appellante vorrebbe ripristinato, non è esatto che col provvedimento adottato dall'Amministrazione ferroviaria, in conformità dell'art. 10 della su citata legge, sia venuto a diminuire il diritto acquisito del Castellano mediante il contratto del 15 settembre 1843. Se è vero che con l'art. 8 di tale istrumento fu dal concessionario del tempo convenuto di lasciare un passaggio a livello sulla strada di ferro tanto per carrette che per carrozze, perchè i coloni ed il proprietario potessero liberamente e comodamente passare da una porzione all'altra del fondo, nessun obbligo contrattuale assunse l'Amministrazione di tenere al passaggio stesso un guardiano onde non

possa dirsi che il rischio inerente alla libertà e comodità del detto passaggio fosse restato a carico del concessionario, e che di conseguenza per effetto dell'innovazione si sia venuta ad aggravare la servitù attiva a carico dell'utente.

Il contratto nulla dice al riguardo, sì da giustificare l'attribuzione di una ulteriore indennità, corrispondente alla perdita o menomazione del diritto soggettivo privato che dicesi violato per effetto del provvedimento dell'Amministrazione, e se quindi nessun obbligo contrattuale aveva l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, succeduta all'antico concessionario, di tenere sul posto un guardiano speciale al passaggio a livello, non regge l'assunto che l'indennità nel 1843 corrisposta sia stata minore di quella che si sarebbe dovuta corrispondere; vengono meno tutte le altre ragioni su cui l'appellante intende sostenere e la domanda principale per la riduzione in pristino dell'antico stato di fatto, ed il pagamento della speciale indennità, e cade infine l'argomento, diretto a sostenere che anche la disposizione di ordine pubblico, emanata con la legge del 1873, non possa risolversi a danno di chi gode della servitù attiva. D'altronde, la legge del 31 ottobre 1873 sull'esercizio delle strade ferrate fu emanata nell'interesse pubblico onde garentire non solo la sicurezza delle strade ferrate ma la stessa incolumità dei cittadini e con l'art. 13 fu stabilito che i passaggi a livello devono essere chiusi a chiave quando non sono sorvegliati da apposito guardiano. Inoltre con l'art. 10 della legge 30 giugno 1906 n. 272 fu stabilito che i passaggi a livello privati possono essere muniti di chiusura con chiave da tenersi in consegna dell'utente sotto la sua responsabilità, onde è chiaro come il transito a traverso il piano stradale delle strade ferrate non sia possibile se non in conformità delle norme e prescrizioni legislative e regolamentari e queste dando facoltà di chiudere a chiave i passaggi privati con consegna della chiave suddetta non abbia l'appellante il diritt odi pretendere aperto e libero il passo.

Ma l'appellante pure ammettendo che l'esercizio del passaggio si possa sottoporre alle norme regolamentari prescritte dalla legge suddetta, afferma che quello dell'Amministrazione non essendo un diritto imperativo, sebbene una semplice facoltà, doveva tra esse scegliere quella che meglio riuscisse a conciliare il diritto degli utenti di quel passaggio con i fini della medesima, adottando la

norma meno gravosa pel privato, quella cioè della presenza permanente di u nguardiano, stipendiato dalla medesima, o per lo meno dando quella maggiore indennità che permetta all'utente di tenere egli apposito guardiano. Ma l'obbligo di detto, ripetesi, non è nel contratto, nè nella legge in quanto la facoltà concessa all'Amministrazione di sostituire una catena con chiusura a chiave si risolve in un vero diritto giustificato dalla necessità di provvedere alla sicurezza ed incolumità del pubblico servizio.

Nè la restrizione del diritto può verificarsi rispetto ai coloni, poichè, consegnata la chiave all'utente, nulla impedisce che trattandosi d'un passaggio privato e di un numero limitato di coloni, possa dall'utente consegnarsi a ciascuno di questi una chiave pel conveniente uso del fondo, e così dar mezzo ad ognuno di ottenere quel passaggio libero e comodo tenuto per lo innanzi.

A buon diritto adunque rilevò il primo giudice che l'Amministrazione eccedette soltanto nell'applicazione del regolamento, consegnando nelle ore dalle diciannove alle cinque ant. la chiave ad altro suo guardiano che non è sul posto, anzichè all'utente, e quindi è soltanto sotto questo aspetto che l'Amministrazione è tenuta ai danni cagionati da quell'incomodo che per avventura si sia potuto verificare.

Osserva che sussistono, a parere della Corte, sufficienti motivi perchè un quarto delle spese del presente giudizio possano compensarsi; mentre le altre 3/4 parti vanno a carico dell'appellante soccombente.

Per tali motivi la Corte uditi i procuratori delle parti: Rigetta l'appello proposto dal sig. Castellano Giovanni con atto del dì sei aprile 1915 contro la sentenza del Giudice unico del Tribunale di Napoli del 29 dicembre 1914-11 gennaio 1915 e lo condanna a tre quarte parti delle spese ed onorari del presente giudizio da tassarsi dal Consigliere estensore e dichiara compensata l'altra parte.

Errrata-corrige

Ordine di servizio n. 22 (Bollettino ufficiale n. 7-1916):

Nell'allegato, a pagina 131, di seguito alle parole « con le norme indicate a pag. 5 avvertenza *C* » aggiungere: *senza bisogno di preventiva autorizzazione.*

Ordine di servizio n. 23 (Bollettino ufficiale, n. 7-1916):

A pag. 136 — L'indicazione « Tariffa differenziale classi 1, 2, 3, 4, 7 e 16 » deve essere sostituita dalla seguente: « Tariffa differenziale classi 1, 2, 4, 7 e 16 ».

A pag. 138 — Nella terza riga del punto che incomincia con « pag. 29-55, l'indicazione di « tonnellate 3, 5, 6, 8 », va sostituita con quella di tonnellate 3, 4, 5, 6, 8 ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. 4 00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 13

30 MARZO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, marzo 1916 — Tip. Editrice Nazionale C. 90

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 27 *febbraio* 1916, *n.* 308, *col quale è autorizzata una ulteriore spesa di L.* 35,000 *per l'esecuzione di lavori a cura diretta dello Sato per la ferrovia Vittorio-Ponte nelle Alpi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il Real decreto 1° aprile 1915, n. 426, da convertirsi in legge, col quale venne autorizzata la costruzione, fra l'altro, della ferrovia Vittorio-Ponte nelle Alpi, e fu autorizzata altresì la spesa di L. 7,380,000, per far fronte agli impegni da assumere negli esercizi finanziari 1914-915 e 1915-916, per la costruzione delle ferrovie nel detto decreto indicate;

Visto il decreto ministeriale 21 aprile 1915, n. 13646-4454, col quale fu assegnata per la costruzione della ferrovia Vittorio-Ponte nelle Alpi, la somma complessiva di L. 2,880,000;

Ritenuta la necessità di autorizzare ulteriori fondi per nuovi lavori da eseguire nei riguardi della detta ferrovia;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, e col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

In aggiunta alla somma di L. 7,380,000, di cui all'art. 5 del R. decreto 1° aprile 1915, n. 426, è autorizzata la ulteriore spesa

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 marzo 1916, n. 67.

di L. 35,000 per far fronte agli impegni da assumere, entro il corrente esercizio finanziario, per la esecuzione di lavori a cura diretta dello Stato per la ferrovia Vittorio-Ponte nelle Alpi.

Alla detta somma di L. 35,000 da assegnare con decreto del ministro del tesoro, in aggiunta a quella stanziata al capitolo 263 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1915-16, sarà provveduto con i mezzi stabiliti dall'art. 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638, e successive.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 febbraio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 12 *marzo* 1916, *n.* 307, *recante provvedimenti per evitare frodi nella prestazione del servizio effettivo sotto le armi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata:

Veduta la legge 22 maggio 1915, n. 671, con la quale sono

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 marzo 1916, n. 67.

stati conferiti al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei ministri della guerra e della marina, di concerto con tutti gli altri ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I militari riconosciuti idonei alle fatiche della guerra, appena ricevuta l'istruzione militare, debbono di regola essere assegnati ai reparti mobilitati della propria arma e specialità e non possono essere trattenuti presso i depositi se non quando i reparti mobilitati non ne facciano richiesta, nel qual caso i militari stessi dovranno far parte delle truppe di complemento.

La non idoneità alle fatiche della guerra deve essere, almeno trimestralmente, controllata mediante apposita visita da farsi da un ufficiale medico diverso da quello che eseguì la visita precedente.

Art. 2.

Le Commissioni locali incaricate di decidere sulle domande di esonerazioni temporanee dal prestare servizio effettivo sotto le armi, nei casi previsti dal decreto Luogotenenziale del 17 giugno 1915, n. 887, non debbono accordare le esonerazioni stesse, se prima non abbiano accertato la impossibilità per le aziende di provvedere al proprio funzionamento con persone non aventi obblighi di servizio militare.

Nel procedere a tale accertamento, le Commissioni terranno conto della urgenza del lavoro, della disponibilità della mano d'opera, della speciale competenza delle persone e della importanza del fine da raggiungere.

Art. 3.

Non sarà consentito il rinnovamento delle esonerazioni temporanee già concesse quando le aziende, avendone il modo, avessero trascurato di sostituire i propri personali con persone egualmente idonee e non aventi obblighi di servizio militare.

Le Commissioni locali comunicheranno ai sindaci dei principali centri industriali e commerciali compresi nella loro giurisdizione gli elenchi numerici delle qualifiche di impiego o di mestiere rivestite dagli esonerati. I sindaci pubblicheranno tali elenchi all'albo pretorio del Comune, con invito ai cittadini che non abbiano obblighi di servizio militare e che si ritengano in grado di sostituire coloro che fruiscono della esonerazione, a farne domanda.

Tali domande saranno trasmesse alle Commissioni agli effetti del presente articolo.

Art. 4.

Chiunque, con abuso di autorità, con false attestazioni o con altri mezzi fraudolenti, procura indebitamente ad un militare, idoneo alle fatiche della guerra, l'assegnazione a un deposito, o comunque la non assegnazione ai reparti mobilitati della sua arma e specialità, è punito, qualora il fatto non costituisca ipotesi di reato più grave, con la reclusione da tre mesi a due anni, e con la multa da lire cinquecento a duemila. La reclusione non è inferiore ad un anno, se il colpevole è pubblico ufficiale, medico o chirurgo o altro ufficiale di sanità.

Art. 5.

Il militare che, con alcuno dei mezzi indicati nell'articolo precedente, ottiene indebitamente di essere assegnato a un deposito, o comunque di non essere assegnato ai reparti mobilitati della sua arma e specialità, è punito, qualora il fatto non costituisca ipotesi di reato più grave, con la reclusione da due mesi ad un anno e con la multa da lire trecento a mille.

Art. 6.

L'indebita assegnazione di un militare costituisce reato di competenza dei tribunali militari, anche nei casi in cui il mezzo usato per procurarla o per ottenerla costituisca ipotesi preveduta nella legge penale comune.

Nelle assunzioni del personale avventizio consentite dagli articoli 2, 3, 4 e 5 del decreto Luogotenenziale 18 novembre 1915, n. 1625, convertito nella legge 21 dicembre 1915, n. 1774, saranno preferiti, previo accertamento delle rispettive attitudini, i funzionari e agenti pensionati, i militari mutilati o riformati durante la guerra e le persone non aventi obblighi di servizio militare.

Quando si tratti di impieghi ai quali possono essere assunte donne, saranno preferite le mogli, madri, figlie e sorelle di militari morti o feriti durante la guerra, purchè abbiano i necessari requisiti.

Tali preferenze dovranno osservarsi anche nelle assunzioni che siano fatte dalle Amministrazioni delle provincie o dei comuni o di altri enti morali, in sostituzione del personale chiamato alle armi.

Art. 8.

Le norme di attuazione delle disposizioni contenute negli articoli 1, 2 e 3 del presente decreto saranno stabilite dai ministri della guerra e della marina, anche per quanto riguarda l'estensione dell'art. 1 al personale della Croce Rossa e dell'Associazione italiana dei Cavalieri del Sovrano Militare Ordine di Malta e di qualunque altro personale militarizzato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 marzo 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — ZUPELLI — CORSI — SONNINO — MARTINI — ORLANDO — DANEO — CARCANO — GRIPPO — CIUFFELLI — CAVASOLA — RICCIO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO MINISTERIALE 29 *febbraio* 1916, *che fissa le norme per l'applicazione del decreto Luogotenenziale* 2 *gennaio* 1916, *n.* 8, *riguardante la militarizzazione del personale lavorante dei porti* (1).

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER LA MARINA.

Visto il decreto Luogotenenziale in data 2 gennaio 1916, n. 8, che accorda al Governo del Re la facoltà di dichiarare soggetto in tutto o in parte alla giurisdizione militare il personale addetto al carico ed allo scarico delle merci ed in genere al movimento commerciale dei porti;

Ritenuta la necessità di emanare norme per l'attuazione del decreto suindicato:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 marzo 1916, n. 67.

D'accordo coi ministri dell'interno, della guerra, dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio e delle finanze;

DECRETA:

Sono approvate le norme annesse al presente decreto per l'attuazione del decreto Luogotenenziale in data 2 gennaio 1916, n. 8, che accorda facoltà al Governo del Re di sottoporre, in tutto o in parte, alla giurisdizione militare il personale addetto al carico ed allo scarico delle merci ed in genere al movimento commerciale dei porti.

Roma, 29 febbraio 1916.

Il ministro dell'interno
SALANDRA.

Il ministro della marina
CORSI.

Il ministro delle finanze
DANEO.

Il ministro della guerra
ZUPELLI.

Il ministro dei lavori pubblici
CIUFFELLI.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
CAVASOLA.

Norme per l'applicazione del decreto Luogotenenziale 2 gennaio 1916, n. 8, concernente la militarizzazione del personale lavorante dei porti.

Art. 1.

L'attuazione del decreto che accorda facoltà di sottoporre alla giurisdizione militare durante lo stato di guerra in tutto o in parte il personale addetto ai vari servizi dei porti è fatta mediante decreto del ministro della marina.

Art. 2.

Nel decreto del ministro della marina sono indicate quali, fra le categorie del personale addetto ai lavori portuali, debbano intendersi sottoposte alla giurisdizione militare.

Per quanto riguarda la militarizzazione dei facchini di dogana organizzati a norma del regolamento 4 dicembre 1864, n. 2046, saranno presi accordi fra il ministro della marina e quello delle finanze.

Art. 3.

Dalla data del decreto il ministro della marina che dichiara la militarizzazione di tutto o di parte del personale portuario, il capitano di porto assume la direzione di tutti i servizi del porto, salvo quello ferroviario, che resta, quanto all'esercizio, sotto la direzione dell'Amministrazione delle ferrovie.

Art. 4.

Il capitano di porto determina con sua ordinanza le regole per lo scarico ed il carico delle navi nel porto, stabilisce, ove ne sia il caso, i turni per l'accosto delle navi alle calate di accordo con altre autorità interessate nel servizio del porto e secondo gli ordini che possono essergli dati dal Ministero della marina.

Art. 5.

Il capitano di porto, in base ai ruoli delle singole categorie del personale lavorante, determina pure il numero degli operai delle rispettive categorie che devono essere ammessi al lavoro di carico e scarico delle navi.

Art. 6.

Nelle determinazioni previste dai suindicati articoli il capitano di porto sentirà, occorrendo, il parere delle Commissioni portuarie, ove siano istituite, sia per il coordinamento dei vari servizi, sia per regolare gli accosti privilegiati, sia per la distribuzione dei vagoni.

Nei porti dove sono impianti ferroviari il capitano di porto procederà, in quanto possa occorrere, d'accordo con le autorità ferroviarie locali.

Art. 7.

Il personale addetto ai lavori dei porti deve essere tutto iscritto nei ruoli delle diverse categorie di lavoranti tenuti dalle capitanerie di porto.

Tutti gli iscritti nel ruolo devono essere considerati come chiamati alle armi continuando però a rimanere addetti ai servizi dei porti.

Essi rimarranno soggetti alla giurisdizione militare, non avranno diritto ad assegni sul bilancio della guerra, ma continueranno a percepire i compensi dovuti secondo le tariffe locali.

Art. 8.

Per coloro, fra i lavoratori dei porti, che appartengono a classi non richiamate alle armi, qualora avvenga il richiamo, sarà caso per caso determinato fra i Ministeri della guerra e della marina se debbano essere inviati a prestare servizio nel R. esercito o nella R. marina o possano rimanere addetti ai lavori portuali restando, in questo ultimo caso, sottoposti alle presenti norme.

Art. 9.

Tutto il personale iscritto nei ruoli dovrà fare uso di un distintivo di militarizzazione costituito da un bracciale di lana di colore rosso, alto 10 centimetri e portato al braccio destro.

La distribuzione di detto distintivo sarà gratuita e fatta a cura della capitaneria di porto.

Art. 10.

Il personale militarizzato conserverà la gerarchia portuale basata esclusivamente sul proprio impiego.

Art. 11.

La sorveglianza sul personale militarizzato nei rapporti disciplinari e militari spetta alle autorità del porto sotto la direzione del capitano di porto il quale potrà, occorrendo, richiedere il concorso del comando del presidio militare.

Art. 12.

La cognizione di tutte le mancanze commesse dal personale lavorante è riservata al capitano di porto.

Le mancanze di carattere militare sono punite a norma delle leggi e dei regolamenti vigenti per il R. esercito.

Art. 13.

Sono considerate come mancanze di carattere disciplinare militare, e quindi punite di prigione semplice o di rigore secondo le norme del libro III del regolamento di disciplina per il R. esercito, la contravvenzione all'obbligo di portare il distintivo, le temporanee assenze individuali arbitrarie e tutte le altre mancanze che possono ostacolare o comunque turbare l'attuazione o l'eventuale intensificazione del servizio dei porti.

Art. 14.

Coloro, fra il personale lavorante, che siano puniti di prigione semplice o di rigore sono inviati a scontare la punizione in una delle prigioni del corpo del presidio.

Art. 15.

Le autorità che hanno ingerenza nel porto in qualsiasi forma denuncieranno al capitano di porto le mancanze d'indole disciplinare militare che fossero commesse dai loro dipendenti.

Art. 16.

Nel caso di gravi mancanze in forma collettiva il capitano del porto potrà far procedere all'immediato arresto dei responsabili, iniziando tosto la procedura relativa e salvo denunzia all'autorità giudiziaria per fatti costituenti reato.

Art. 17.

Coloro che intendono prestare servizio nel porto dopo la formazione dei ruoli devono farne domanda al capitano di porto il quale provvede all'iscrizione di essi nei ruoli delle rispettive categorie.

Art. 18.

Gli imprenditori, i dirigenti e sorveglianti e in genere tutti coloro che sono preposti ai lavori portuali sotto qualsiasi denominazione, sono inscritti in uno speciale ruolo tenuto dal capitano di porto e sono sottoposti alla giurisdizione militare.

Si intende del pari sottoposto alla giurisdizione militare anche tutto il personale amministrativo dipendente dalle persone suindicate impiegato nei servizi portuali.

Anche questo personale sarà iscritto in apposito ruolo.

Art. 19.

Tutto il materiale necessario per lo sbarco ed il deposito delle merci sia che si tratti di materiale fisso o di materiale natante, deve intendersi requisito e messo a disposizione del capitano di porto, durante tutto il tempo in cui resta militarizzato.

Art. 20.

Tutte le cooperative ed associazioni fra il personale addetto ai lavori del porto continueranno ad esistere non ostante che il personale stesso sia sottoposto alla giurisdizione militare, a condizione però che svolgano la loro azione per il miglioramento delle condizioni dei soci sotto la vigilanza del capitano di porto.

Qualora le associazioni suindicate ostacolino sotto qualunque forma il funzionamento dei servizi del porto, tutti coloro che ne fanno parte saranno puniti a norma delle disposizioni del Codice penale militare salvo gli altri provvedimenti che potranno essere presi di accordo col ministro dell'interno.

Art. 21.

Il capitano di porto sentita la Commissione portuale, dove esiste, e la Camera di commercio nonchè un rappresentante del personale lavorante, compilerà le tariffe per il carico e lo scarico delle merci e per ogni prestazione d'opera del personale addetto ai lavori del porto nonchè per l'impiego del materiale fisso e natante e determinerà pure il compenso da accordarsi nel caso di requisizione del materiale stesso.

Le tariffe devono essere approvate dal Ministero della marina.

È proibito di esigere il pagamento, sotto qualsiasi forma, di una retribuzione superiore a quella stabilita nelle tariffe.

Art. 22.

Nel caso che sorgano controversie sull'applicazione delle tariffe previste dall'art. 21, il capitano del porto, qualora non si tratti di questioni riservate alla sua giurisdizione, procurerà di comporre le controversie.

Nel caso che le pratiche di componimento non abbiano risultato, le questioni saranno sottoposte alla decisione arbitrale di una Commissione composta dal capitano di porto che ne avrà la presidenza e di un delegato per ciascuna delle parti.

La decisione della Commissione arbitrale deve essere accettata dalle parti e contro di essa non è ammessa opposizione od appello.

Il rifiuto di sottoporsi alle decisioni della Commissione arbitrale è considerato come mancanza disciplinare.

Durante le pratiche per la composizione delle controversie non deve, sotto alcun titolo, cessare il lavoro nel porto.

Ogni contravvenzione a tale regola è considerata come mancanza disciplinare.

Roma, li 29 febbraio 1916.

Il ministro dell'interno
SALANDRA.

Il ministro della marina
CORSI.

Il ministro delle finanze
DANEO.

Il ministro della guerra
ZUPELLI.

Il ministro dei lavori pubblici
CIUFFELLI.

Il ministro d'agricoltura, industria e commercio
CAVASOLA.

Aggiunta all'Appendice n. 6 all'Ordine generale n. 23-1912.

Modificazione alla circoscrizione delle Sezioni Lavori di Padova e di Udine.

Alla circoscrizione della Sezione Lavori di Udine debbono aggiungersi i seguenti tratti di linea:

Motta di Livenza (e) - S. Vito al Tagliamento (e);
Motta di Livenza (e) - Portogruaro (e).

Approvato dal Consiglio d'amministrazione nella adunanza N. 104 *del* 22 *marzo* 1916.

Ordine di servizio n. 61. (M. e C.).

Cambio di nome della stazione di Monterotondo.

A datare dal 1° aprile 1916, la stazione di Monterotondo, della linea Firenze-Chiusi-Roma, assumerà la nuova denominazione di « Monterotondo Mentana ».

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (edizione giugno 1914), alle pagine 38, 89 (tabella 86) e 91 (tabella 91) nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 62. (M. e L.).

Cambio di nome della fermata di Casaletto.

A datare dal 1° aprile 1916, la fermata di Casaletto, della linea Battipaglia-Reggio Calabria Centrale, assumerà la nuova denominazione di S. Nicola Arcella.

In conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pag. 18, depennare il nome della fermata di Casaletto con le relative indicazioni;

— a pag. 53, tra le stazioni di S. Nazario e S. Nicola di Mazzara, inscrivere il nome della fermata di S. Nicola Arcella con le indicazioni esistenti per Casaletto;

— a pag. 99, tabella 116, cambiare Casaletto in S. Nicola Arcella.

Analoghe variazioni dovranno praticarsi nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli Uffici di controllo, nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della fermata suddetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 63. (C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Sondrio-Tirano, con le ferrovie di Reggio Emilia, col tronco Fano-Fossombrone della ferrovia Fano-Fermignano, con la ferrovia Terni-Umbertide e con la ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa. - Aumenti di tariffa.

A principiare dal 1° aprile 1916, in seguito ad aumenti di tariffa ammessi pel servizio interno delle suddette ferrovie pei trasporti in servizio cumulativo con le ferrovie stesse, saranno da osservarsi le disposizioni seguenti:

a) *Viaggiatori a tariffa ordinaria.*

1) con biglietti a destinazione fissa,

L'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze disporrà in tempo utile per la modificazione dei prezzi dei biglietti a destinazione fissa in servizio cumulativo con dette ferrovie, esistenti in fornitura alle stazioni ed agenzie interessate.

2) con biglietti a percorso facoltativo per le stazioni della linea Sondrio-Tirano,

Nell'allegato N. 1 al presente ordine di servizio si comprende il prospetto dei nuovi prezzi da computarsi per il percorso della ferrovia Sondrio-Tirano nel rilascio dei biglietti di corsa semplice a percorso facoltativo per adulti e per ragazzi. Tale prospetto sostituisce quello allegato N. 1 all'ordine di servizio N. 254-1915.

b) *Bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.*

Nello stesso allegato N. 1 al presente ordine di servizio, si comprendono le nuove quote e le rispettive tasse minime relative al percorso sulla ferrovia Sondrio-Tirano pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.

Negli allegati N. 2, 3 e 4 sono indicate le nuove quote e le tasse minime relative a tali trasporti per il percorso rispettivamente sulle ferrovie di Reggio Emilia, sul tronco Fano-Fossombrone e sulla ferrovia Terni-Umbertide. Questi allegati sostituiscono quelli N. 1 D e C di cui gli ordini di servizio N. 205, N. 225 e N. 237 del 1915.

c) Concessioni speciali e trasporti militari per viaggiatori e bagagli.

Nella parte « Avvertenze » dell'allegato A al « Prontuario « dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie pei trasporti « dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali « ed al regolamento pei trasporti militari edizione 1° luglio 1913 », di contro alle indicazioni: della ferrovia Sondrio-Tirano, delle ferrovie di Reggio Emilia, del tronco Fano-Fossombrone e della ferrovia Terni-Umbertide, modificare rispettivamente come segue le tasse minime per spedizione dei bagagli:

1) - per la Sondrio-Tirano:

L. 0,90 per le concessioni speciali A e IX.
L. 0,65 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo.
L. 0,60 per la concessione speciale B e pei trasporti militari essenti da tassa di bollo.

Restano immutate le tasse minime pei viaggi dei militari in treno diretto.

2) - per le ferrovie di Reggio Emilia:

L. 0.45 per le concessioni speciali A e IX.
L. 0,45 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo.
L. 0,40 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

3) - per il tronco Fano-Fossombrone:

L. 0,85 per le concessioni speciali A e IX.
L. 0,60 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo.
L. 0,55 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

4) - per la ferrovia Terni-Umbertide:

L. 0,85 per le concessioni speciali A e IX.

L. 0,65 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo.

L. 0,60 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Nell'allegato B al detto prontuario, tutti i prezzi relativi alle stazioni della ferrovia Sondrio-Tirano, delle ferrovie di Reggio Emilia, del tronco Fano-Fossombrone e della ferrovia Terni-Umbertide, sono da sostituirsi con quelli indicati rispettivamente negli uniti prospetti allegati N. 5, 6, 7 e 8.

Le stazioni e le agenzie fornite di biglietti a destinazione fissa a tariffa ridotta interessanti le succitate ferrovie, dovranno versarli all'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze ed in loro vece distribuire biglietti a percorso facoltativo, salvo a richiedere nuove serie a destinazione fissa qualora le vendite lo giustificassero.

d) Trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata in servizio cumulativo con le ferrovie Sondrio-Tirano e di Reggio Emilia.

Per i trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con le ferrovie Sondrio-Tirano e di Reggio Emilia, deve essere applicato, per il percorso delle dette ferrovie, l'aumento del dieci per cento sull'importo totale delle tasse di trasporto spettanti alle ferrovie medesime, compresi gli aumenti di cui, rispettivamente, gli ordini di servizio N. 251 e 205-1915, escluse, soltanto nei riguardi della ferrovia Sondrio-Tirano, le tasse accessorie, come: pesatura, provvigione sulle spese anticipate, nolo copertoni, uso della gru, ecc.

Tale nuovo aumento, che è dovuto anche nei trasporti effettuati in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari, è da computare con arrotondamento di cinque in cinque centesimi trascurando le frazioni fino a centesimi due e mezzo, salvo, però, il minimo di centesimi cinque per ogni spedizione.

e) Trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata in servizio cumulativo con il tronco Fano-Fossombrone della ferrovia Fano-Fermignano.

Per i trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con il tronco Fano-Fossombrone, deve essere applicato, per il percorso del detto tronco, l'aumento del dieci per cento sull'importo totale delle tasse spettanti al tronco medesimo, compresi i diritti fissi, le soprattasse e le tasse accessorie, esclusi soltanto gli assegni, le spese anticipate e quelle doganali.

Tale aumento, che è dovuto anche per i trasporti effettuati in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari, è da computare con arrotondamento di 5 in 5 centesimi.

Le tasse minime per spedizione devono essere aumentate di L. 0.10, ad eccezione di quella della tariffa speciale G. V. N. 9 (giornali), per la quale deve essere computato l'aumento di soli centesimi cinque.

I prezzi delle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. sono così modificati:

tariffa N. 1	pei colli fino a 10 Kg.	L. 0,35
	pei colli da oltre 10 a 20 Kg. .	» 0,60
tariffa N. 11	pei colli fino a 10 Kg. . . .	» 0,35
	pei colli da oltre 10 a 20 Kg. .	» 0,55

f) Trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide.

Per i trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide deve essere applicato, per il percorso della detta ferrovia, l'aumento del quindici per cento.

Tale aumento, che è dovuto anche per le spedizioni effettuate in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari, è da computare in aggiunta all'importo risultante dall'ap-

plicazione di tutte le tasse, compresi i diritti fissi e le tasse accessorie, esclusi soltanto gli assegni e le spese anticipate.

Le tasse minime per spedizione devono essere tutte aumentate di **10 centesimi.**

g) Trasporti in servizio cumulativo con la Ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa.

Sarà distribuita alle stazioni della rete una nuova edizione (1° aprile 1916) delle tariffe e condizioni pei trasporti valevoli per la ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, la quale annulla e sostituisce l'edizione febbraio 1887 e le successive modificazioni.

Le disposizioni di cui i punti *d), e), f)* e la nuova edizione della tariffa di cui al punto *g)* avranno effetto per i trasporti accettati dal 1° aprile 1916 in poi.

In relazione a quanto precede, devono essere fatte opportune annotazioni alle pagine 57, 76, 89, 90 e 91 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Allegato n. **1** *all'Ordine di servizio n.* ***63-1916.***

Ferrovia Sondrio-Tirano

Ammessa al servizio cumulativo viaggiatori e bagagli da e per tutte le stazioni della rete dello Stato

VIAGGIATORI.

QUOTE unitarie dei biglietti di corsa semplice relative al percorso Sondrio-Tirano.

Da	a	Chilometri	PREZZI Adulti I classe			Ragazzi		
o viceversa			I classe	II classe	III classe	I classe	II classe	III classe
Sondrio	Tresivio Piateda	5	0.75	0.55	0.40	0.40	0.30	.20
»	Ponte in Valtellina	9	1.35	1.00	0.65	0.70	0.60	0.35
»	Chiuro	10	1. 5	1.05	0.70	0.80	0.55	0.35
»	Tresenda-Aprica-Teglio	17	2. 0	1.80	1.15	1.30	0.90	0.60
»	Villa di Tirano	23	3.45	2.45	.60	1.75	1.25	0.80
»	Tirano	26	3.90	2.80	1.80	.95	1. 0	.90

BAGAGLI, CANI E VELOCIPEDI.

Dal transito di Sondrio alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi 10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	Oltre 100 Kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)	Biciclette in gabbia e carrozzine [illegible] e *triplettes* per macchina.
Tresivio Piateda. .	5	0.90	0.90	0.90	.90	0.90	0.90	0.90	.90	0.90	0.90	2.706	0.15	0.90	1.80
Ponte in Valtellina .	9	0.90	0.90	0.9	0.90	0.90	0.90	0. 0	0.90	0.90	0.90	4.8 97	0.25	0.90	1.30
Chiuro. . .	10	0.90	0.9	0.90	0.90	0.90	.90	0.90	0.9	0.90	0.90	5.4.09	0.25	0.90	1.30
Tresenda - Aprica Teglio	17	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.95	9.1982	0.50	0.90	1.80
Villa di Tirano . . .	23	0.9	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	1.0	1.15	1.25	12.4443	0.65	0.90	1.80
Tirano. . .	26	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	1.00	.15	1.30	1.45	14.0668	0.70	0.90	1.80

(1) Tassa minima: Bagagli: per spedizione L. 0.90. Cani: per spedizione L. 0.90. Velocipedi: per macchina L. 0.90.

Allegato n. 3 all'Ordine di servizio N. 63-1916.

TRONCO FANO-FOSSOMBRONE
della ferrovia Fano-Fermignano

Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Fano alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Cuccurano	9	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	4.742	0.30	0.85
Cartoceto-Lucrezia .	13	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	6.8497	0.40	0.85
Saltara (Calcinelli) .	16	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.90	8.4304	0.45	0.85
Serrungarina Tavernelle . . .	19	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.95	1.05	10.041	0.55	0.85
Montefelcino Isola del Piano. .	22	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.95	1.05	1.25	11.5918	0.65	0.85
Fossombrone . . .	27	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.90	1.05	1.20	1.35	1.45	14.2263	0.75	0.85

(1) Tassa minima: - Bagagli per spedizione L. 0.85, Cani: per spedizione L. 0,85; Velocipedi, per macchina L. 0.85.

Allegato n. 4 all'Ordine di servizio n. 63-1916.

Ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide

Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi, è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Terni alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Acquasparta	21	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.90	1.00	1.15	11.206	0.85	0.85
Marsciano	56	0.85	0.85	0.90	1.20	1.50	1.80	2.10	2.40	2.70	3.00	29.883	1.50	0.95
Massa Martana	26	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	1.00	1.15	1.25	1.40	13.853	0.85	0.85
Sangemini	13	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	6.957	0.85	0.85
Todi (Ponte Rio). . .	42	0.85	0.85	0.85	0.90	1.15	1.35	1.60	4.80	2.05	2.25	22.411	1.15	0.85
Umbertide.	108	0.85	1.20	1.75	2.35	2.90	3.50	4.05	4.65	5.20	5.80	57.629	2.95	1.80

(1) Tassa minima: - Bagagli: per spedizione L. 0.85; Cani per spedizione L. 0.85; Velocipedi per macchina L. 0.85.

Allegato n. 5 all'Ordine di servizio n. 63-1916.

Prezzi da riscuotersi per il percorso della ferrovia Sondrio-Tirano pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	Transiti — (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai (1)	Tariffa militare						Bagagli	
								pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogr.	
			Km.	I	II	III	III	I	II	III	I	II	III	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Chiuro . . .	Sondrio – Tirano . .	Sondrio .	10	0.90	0.65	0.45	0.40	0.40	0.35	0.20	0.40	0.35	0.20	2.7071	2.6356
Ponte in Valtellina . .	»	»	9	0.80	0.60	0.40	0.35	0.40	0.25	0.20	0.40	0.25	0.20	2.4365	2.3727
Tirano . . .	»	»	26	2.25	1.65	1.05	0.90	0.95	0.65	0.50	0.90	0.65	0.50	7.0378	6.8519
Tresenda-Aprica-Teglio. . .	»	»	17	1.45	1.05	0.70	0.60	0.60	0.50	0.35	0.60	0.45	0.35	4.6013	4.4803
Tresivio-Piateda . . .	»	»	5	0.50	0.40	0 25	0.20	0.20	0.20	0.15	0.20	0.20	0.15	1.3541	1.3178
Villa di Tirano . . .	»	»	23	2. –	1.35	0.95	0.75	0.80	0.60	0.45	0.75	0.60	0.45	6.2249	6.061

ALLEGATO N. 6

all'Ordine di servizio n. 63-1916

Prezzi da riscuotersi per il percorso delle Ferrovie di Reggio Emilia pel ...rt ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale B		
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	2	3	4	5	6	7
Bagnolo in Piano	Sassuolo-Guastalla	Carpi	19	1.75	1.20	0.75
		Reggio Emilia	8	0.70	0.55	0.40
Bosco	Sassuolo-Guastalla	Carpi	35	3.15	2.20	1.45
		Reggio Emilia	8	0.70	0.55	0.40
Casalgrande	Sassuolo-Guastalla	Carpi	43	3.85	2.70	1.80
		Reggio Emilia	17	1.55	1.10	0.70
Castellarano Veggia	Sassuolo-Guastalla	Carpi	48	4.30	2.95	2.—
		Reggio Emilia	21	1.90	1.30	0.90
Correggio	Bagnolo-Carpi	Carpi	11	1.05	0.70	0.55
		Reggio Emilia	17	1.55	1.10	0.70
Novellara	Sassuolo-Guastalla	Carpi	30	2.70	1.90	1.25
		Reggio Emilia	19	1.75	1.20	0.75
S. Bernardino	Sassuolo-Guastalla	Carpi	34	3.10	2.15	1.45
		Reggio Emilia	23	2.10	1.45	0.95
Sassuolo	Sassuolo-Guastalla	Carpi	50	4.45	3.15	2.05
		Reggio Emilia	23	2.10	1.45	0.95
Scandiano	Sassuolo-Guastalla	Carpi	40	3.55	2.55	1.70
		Reggio Emilia	13	1.20	0.80	0.55
Vezzola	Sassuolo-Guastalla	Carpi	25	2.20	1.55	1.05
		Reggio Emilia	14	1.25	0.90	0.60

Allegato N. 6 all'Ordine di servizio N. 63-1916.

...trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali

...ariffa ...ciale ...per ...erai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
... cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
0.65	0.70	0.50	0.40	0.65	0.50	0.40	5.140	5.007
0.35	0.35	0.30	0.25	0 35	0.30	0 25	2.164	2.108
1.20	1.25	0.90	0.65	1.20	0.90	0.60	9.468	9 224
0.35	0.35	0.30	0.25	0.35	0.30	0.25	2.164	2.108
1.45	1.50	1.10	0.75	1.50	1.10	0.75	11.632	11.331
0.60	0.60	0.50	0.35	0.60	0.45	0 35	4.599	4.480
1.60	1.70	1.25	0.80	1.65	1.20	0.80	12.985	12.649
0.70	0.75	0.55	0.40	0.70	0.55	0.40	5.681	5.534
0.40	0 45	0.35	0 30	0.45	0.35	0.30	2.976	2.899
0.60	0.60	0.50	0.35	0.60	0.45	0.35	4.600	4.480
1.05	1.10	0.75	0.55	1.05	0.75	0.55	8.115	7.905
0.65	0.70	0.50	0.40	0.65	0.50	0.40	5.140	5.007
1.15	1.20	0.90	0.60	1.20	0.80	0.60	9.197	8.960
0.75	0.80	0.60	0.45	0.75	0.60	0.45	6.222	6.061
1.70	1.75	1.25	0.90	1.70	1.25	0.90	13.526	13.176
0.75	0.80	0.60	0.45	0.75	0.60	0.45	6.211	6.061
1.35	1.45	1.05	0.70	1.35	1.05	0.70	10.820	10.541
0.45	0.50	0.40	0.30	0.50	0.40	0.30	3.517	3.426
0.80	0.90	0.65	0.50	0.90	0.65	0.50	6.763	6.588
0.50	0.55	0.40	0.30	0.50	0.40	0.30	3.787	3.689

PREZZI da riscuotersi per il percorso del tronco FANO-FOSSOMBRONE bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale *B*		
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	2	3	4	5	6	7
Cartoceto Lucrezia	Fano-Fermignano	Fano	13	1.35	0.90	0.55
Cuccurano		»	9	0.90	0.65	0.40
Fossombrone		»	27	2.65	1.85	1.25
Montefelcino Isola del Piano		»	22	2.15	1.50	0.95
Saltara (Calcinelli)		»	16	1.65	1.05	0.75
Serrungarina Tavernelle		»	19	1.90	1.35	0.85

Allegato n. 7 all'Ordine di servizio n. 63-1916.

della linea FANO-FERMIGNANO pel trasporto dei viaggiatori e dei trasporti militari.

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pel trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
0.45	0.55	0.40	0.30	0.55	0.40	0.30	3.4342	3.3341
0.35	0.40	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20	2.3771	2.3078
0.95	1.20	0.80	0.50	1.05	0.75	0.50	7.1335	6.9256
0.80	0.90	0.65	0.40	0.90	0.65	0.40	5.8124	5.6430
0.55	0.70	0.45	0.35	0.70	0.45	0.35	4.2273	4.1041
0.70	0.80	0.55	0.40	0.80	0.55	0.40	5.0193	4.8730

PREZZI da riscuotersi per il percorso della ferrovia TERNI-PONTE S. GIO- alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale *B*		
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	2	3	4	5	6	7
Acquasparta	Ferrovia Centrale Umbra	Terni	21	1.70	1.20	0.80
Marsciano		»	56	4.25	3.05	2.00
Massa-Martara		»	26	2.05	1.50	0.95
Sangemini		»	13	1.10	0.80	0.50
Todi (Ponte Rio)		»	42	3.25	2.30	1.50
Umbertide		»	108	8.10	5.75	3.75

Allegato n. 8 all'Ordine di servizio n. 63-1916.

VANNI-UMBERTIDE, pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
0.65	0.75	0.55	0.40	0.70	0.55	0.35	5.603	5.479
1.60	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85	14.941	14.554
0.80	0.90	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	6.937	6.757
0.45	0.50	0.40	0.25	0.50	0.40	0.25	3.468	3.379
1.25	1.35	1.00	0.70	1.30	1.00	0.65	11.206	10.916
2.75	3.25	2.40	1.65	3.20	2.30	1.60	28.814	28.069

Ordine di servizio n. 64. (M. C. e L.).

Apertura all'esercizio della stazione di Marina di Maratea.

Dal giorno 1° aprile 1916 verrà aperta all'esercizio sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria, fra le stazioni di Maratea e Praja d'Ajeta Tortora, la stazione di Marina di Maratea, dotata dei seguenti impianti:

— fabbricato viaggiatori a sinistra, nel senso da Battipaglia a Reggio Calabria, alla progressiva Km. 123 + 247,28;

— due binari di corsa, in discesa del 9 ‰ verso Reggio Calabria, compresi fra le progressive chilometri 122 + 918.58 e 123 + 447.23, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, della lunghezza utile di m. 422;

— segnali di protezione:

a) verso Battipaglia, semaforo di 1ª categoria ,a sinistra rispetto ai treni ai comanda ed alla distanza di m. 319 dal corrispondente deviatoio estremo, preceduto a m. 800 da un semaforo di avviso;

b) verso Reggio, dischetto di 1ª categoria a due luci (rosso-verde), situato in galleria Castrocucco, a sinistra rispetto ai treni ai quali comanda ed alla distanza di m. 233 dal corrispondente deviatoio estremo, preceduto a m. 600 da un dischetto di avviso a due luci (arancio-verde), situato pure nella galleria Castrocucco.;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 5320 con la chiamata M T.

La stazione di Marina di Maratea viene ammessa ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli e cani, merci a G. V. ed a P. V. ordinaria, limitatamente alle spedizioni di peso fino a Kg. 1000 e costituite di colli non eccedenti ciascuno il peso di Kg. 100.

Detta stazione eseguirà i versamenti degli introiti alla cassa compartimentale di Napoli ogni due giorni (lettera *B* dell'allegato all'ordine di servizio N. 154-1913), cioè nei giorni pari ed ultimo del mese.

Per le scritturazioni concernenti i trasporti, per la tenuta del conto corrente e di tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del capo stazione valgono le norme pubblicate con l'ordine di servizio N. 160-1905 e successive modificazioni.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio », nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato », nell'elenco delle stazioni che partecipano alle tariffe speciali **N. 1 e 11 G. V.** in servizio cumulativo ferroviario marittimo, nei fascicoli delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli Uffici di controllo, si dovranno praticare le aggiunte indicate negli allegati *A* e *B* del presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato A all'Ordine di servizio n. 64-1916.

Nella « Prefazione generale (parte seconda) all'Orario generale di servizio », a pag. 6, fra i nomi di Marigliano e Marino del Tronto aggiungere Marina di Maratea L O-a/Re/210.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione Giugno 1914) » si dovrà:

— a pag. 34, fra Marigliano e Marino del Tronto inserire:

Marina di Maratea/Battipaglia-Reggio Calabria/Reggio Cal. 1° Sapri/Potenza/116/V/B/G(10)/—/O(10)/—/—/S/—/—/—/—/—/—

e riportare in calce alla detta pagina la seguente annotazione:

(10) — Limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 1000 e composte di colli non superanti il peso di Kg. 100 ciascuno.

— a pag. 99 (nella tabella 116), fra le stazioni di Maratea e Praja d'Ajeta Tortora, aggiungere il nome di Marina di Maratea con le distanze risultanti dall'allegato *B*.

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915) a pag. 22, fra i nomi delle stazioni di Marigliano e Marino del Tronto, si dovrà aggiungere:

Marina di Maratea 3/3/3/2/2/1/3

Nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione di trasporti di valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° luglio 1910) a pag. 9, fra i nomi delle stazioni di Marigliano e Marino del Tronto, si dovrà aggiungere:

Marina di Maratea /510/199/276/

Nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° marzo 1911) a pag. 26, fra i nomi delle stazioni di Marigliano e Marino del Tronto, aggiungere:

Marina di Maratea / Battipaglia-Codola-Roma / 510 /
Battipaglia | 202 199 | — * | 276 |

Infine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli Uffici di controllo si dovrà:

— a pag. 8 fra i nomi delle stazioni di Marigliano e Marino del Tronto **inserire:**

MARINA DI MARATEA /72/1 *bis*/

— a pag. 72 fra i nomi delle stazioni di Maratea e Praja d'Ajeta Tortora esporre /1 bis/ Marina di Maratea regolandosi per la distanza e per il relativo istradamento secondo quanto appresso:

a) le stazioni della linea Battipaglia-Reggio di Calabria dovranno rilevare la distanza per Marina di Maratea dalla tabella 116, pag. 99 del Prontuario generale, debitamente completata come sopra è detto;

b) le altre stazioni della rete dovranno invece formarla aggiungendo Km. 5 alla distanza indicata per Maratea e Km. 8 a quella indicata per Praja d'Ajeta Tortona, e scegliendo poi la distanza che dal confronto risulterà più breve.

L'istradamento dovrà essere quello stesso indicato per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio n. 64-1916.*

Distanze chilometriche dalla stazione di Marina di Maratea alle altre sottoindicate.

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Battipaglia	1[illegible]4	Paola	78
S. Nicola Varco	113	S. Lucido Marina	85
Albanella	111	Fiumefreddo (Bruzio)	90
Capaccio Roccadaspide	105	Longobardi	94
Pesto	103	Belmonte Calabro	1[illegible]0
Ogliastro Cilento	98	Amantea	105
Agropoli	94	Serra Ajello	111
Torchiara	88	Nocera Tirinese	117
Rutino	82	Falerna	123
Omignano	77	S. Eufemia Marina	1[illegible]1
Castelnuovo Vallo	73	S. Eufemia (Diramazione)	135
Casal Velino	70	S. Pietro a Maida Maida	141
Ascea	63	Curinga	145
Pisciotta	[illegible]6	Francavilla Angitola	153
S. Mauro la Bruca	49	Pizzo	161
Centola	44	Monteleone P. S. Venere	164
Celle Bulgheria Roccagloriosa	39	Briatico	1[illegible]5
Torre Orsaia	32	Parghelia	18[illegible]
Policastro del Golfo	27	Tropea	187
Capitello	25	Ricadi	1[illegible]4
Vibonati	21	Joppolo	203
Sapri	15	Nicotera	205
Acquafredda	11	Rosarno	[illegible]16
Maratea	5	Gioia Tauro	220
Praja d'Ajeta Tortora	8	Palmi	2[illegible]5
Casaletto	14	Bagnara	245
Scalea	20	Favazzina	2[illegible]0
Verbicaro Orsomarso	26	Scilla	254
Grisolia Cipollina	29	Cannitello	260
Cirella Majerà	32	Villa S. Giovanni	2[illegible]3
Diamante	3[illegible]	Catona	[illegible]6[illegible]
Belvedere Marittimo	43	Gallico	2[illegible]9
Capo Bonifati	50	Archi Reggio	2[illegible]1
Cetraro	55	S. Caterina Reggio	274
Acquappesa	62	Reggio di Calabria Succ.	275
Guardia Piemontese	65	Reggio di Calabria Cent.	277
Fuscaldo	72	Reggio di Calabria Porto	276

Ordine di Servizio N. 65. (C.).

Servizio merci italo-svizzero - Modificazioni ed aggiunte alla parte II-A della tariffa diretta.

(Vedi ordine di servizio n. 51-1916)

Come da partecipazioni avute dalle ferrovie svizzere, a datare dal 1° aprile c. a., nella parte II-A della tariffa diretta pel trasporto delle merci in servizio italo-svizzero (edizione 1° gennaio 1916) sono da apportarsi, per le sottoindicate relazioni, le seguenti modificazioni ed aggiunte alle distanze chilometriche ed ai prezzi di trasporto:

Pag. 10-11. — *Elenco delle stazioni svizzere*:

		attuali	nuovi
Hasle-Rüegsau	Iselle	Km. 213	Km. 219
Kandersteg	Pino	» 364	» 384

Prezzi di trasporto:

Pag. 23-63. — *Tariffe generali a grande velocità, serie* d):

		attuali	nuovi
Beinwil	Iselle	Frs. 10.80	Frs. 10.70
Biberist	Chiasso	» 11.45	» 11.25
	Pino	» 10.45	» 10.25
Gerlafingen	Chiasso	» 11.50	» 11.30
	Pino	» 10.50	» 10.30
Menziken S T B	Iselle	» 11.05	» 10.60
Münster (Luzern)	Iselle	» 11.30	» 10.80
Reinach S T B	Iselle	» 10.95	» 10.50

Tariffa eccezionale N. 3 P. V. (legnami):

Pag. 108. — Aggiungere la seguente stazione coi relativi prezzi:

		a	b	c	d	e	f	g*
Aarberg	Chiasso	1.48	1.48	1.48	1.48	1.48	1.48	—
	Pino	1.35	1.30	1.35	1.25	1.36	1.36	—
	Iselle	0.92	0.90	0.92	0.87	1.01	0.99	—

Tariffa eccezionale N. 5 P. V. (olii vegetali e frutta secche):

Pag. 118. — Aggiungere la seguente stazione coi relativi prezzi:

		a	b
Wülflingen . . .	Chiasso.	2.76	2.29
	Pino.	2.46	2.05

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 66. (C.).

Trasporti a domicilio.

Dal giorno 1° aprile 1916 cesserà nella stazione di Castelraimondo-Camerino, il servizio dei trasporti a domicilio da e per il comune di Castelraimondo. Verrà, però, mantenuto il servizio stesso da e per il comune di Camerino cogli attuali corrispettivi, esclusa la sopratassa per la presa e consegna delle merci ai piani superiori e sotterranei, che sarà soppressa.

Dallo stesso giorno le agenzie in Catanzaro e in Spigno verranno ammesse, cogli stessi corrispettivi stabiliti per il pubblico, alla presa e consegna a domicilio tanto delle merci dirette all'Amministrazione, quanto delle masserizie, spedite in servizio, appartenenti agli agenti ferroviari. Inoltre il corrispettivo dei pacchi ferroviari dell'agenzia di Catanzaro verrà aumentato a L. 0.40.

Rispettivamente, dai giorni 1° e 16 aprile 916, verranno cambiati gli attuali corrispettivi delle agenzie di città di Aquila e di Lucca.

Dallo stesso giorno 1° aprile 1916, verranno chiuse le agenzie di città in Cagli ed in Cerignola e cesserà, di conseguenza, il servizio dei trasporti a domicilio nelle relative stazioni di Cagli e di Cerignola Città.

Nell'unito prospetto sono indicate le varianti da introdursi nel fascicolo: « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 » e nei relativi prontuari.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio n. 66-1916.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

AL FASCICOLO

“ Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio ”

(Edizione 1912)

A pag. 1. — Sostituire gli attuali corrispettivi per l'agenzia di città in Aquila degli Abruzzi, con quelli indicati nel prospetto sottosegnato. Nella nota (1), a piedi della pag., sostituire la provvigione di L. 0,05 con quella di L. 0,10.

A pag. 16. — Cancellare tutte le indicazioni relative all'agenzia di Cagli.

A pag. 17. — Di fianco al nome della stazione di Catanzaro Sala, aggiungere alla colonna 1 l'indicazione « 1ª e 2ª » ed alla colonna 4 sostituire il prezzo di L. 0,25 con quello di L. 0,40.

A pag. 17. — Cancellare tutte le indicazioni relative all'agenzia di Cerignola Città.

A pag. 22. — Sostituire gli attuali corrispettivi per l'agenzia di città in Lucca con quelli indicati nel prospetto sottosegnato ed a piedi della pagina sostituire l'attuale nota (2) con quella seguente:

« (2) Per le damigiane di vetro contenenti liquidi e per i recipienti vuoti (casse, « botti, barili, cesti, damigiane e fiaschi), i corrispettivi saranno raddoppiati ».

Avvertenza a pag. 12	LOCALITÁ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.		Numerario		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
		Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.				
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria										

1ª e 2ª	(*) Aquila degli Abruzzi	0.15 (1)	—	0.35	0.45	0.50	0.80	0.50	0.50	0.80	0.35	0.50	
1ª e 2ª	(*) Lucca (2)	—	0.20	0.10	0.20	0.50	0.[illegible]0	0.30	0.40	1.00	0.20	0.35	

A pag. 31. — Di fianco al nome della stazione di Spigno, aggiungere alla colonna 1, l'indicazione « 1ª e 2ª ».

A pag. 36. — Alle indicazioni esistenti per la stazione di Castelraimondo-Camerino, cancellare le parole « per Castelraimondo » ed i relativi prezzi per quella località. Cancellare pure i richiami (2) nella colonna 14 ed, a piedi della pagina, la relativa nota (2).

MODIFICAZIONI

al " Prontuario generale delle distanze chilometriche "

Edizione 1914

A pag. 16, colonna 14, di fianco al nome della stazione di Cagli, cancellare l'indicazione « G. P. ».

A pag. 20, colonna 14, di fianco al nome della stazione di Castelraimondo-Camerino, aggiungere, sotto l'indicazione « G. P. », il richiamo (12) ed a piedi della pagina esporre la seguente nota: « (12) Il servizio è limitato da e per il comune di Camerino ».

MODIFICAZIONI

al " Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza "

Edizione 1915

A pag. 24. — Nel quadro della linea Cerignola-Cerignola Città, cancellare alla colonna 8 la lettera D.

Ordine di servizio n. 67. (M.L.).

Attivazione di un apparato centrale in stazione di Nogara.

(Vedi ordine di servizio n. 289-1912).

Dalle ore 10 del giorno 4 maggio 1916 verrà attivato nella stazione di Nogara un apparato centrale idrodinamico collocato in apposita cabina *A* impiantata a metri 459 verso nord dell'asse del F. V., per la manovra di tutti i deviatoi e segnali interessanti i treni da e per le due linee di Mantova e di Verona tanto in arrivo che in partenza.

I detti segnali consistono:

a) in un semaforo di partenza a due ordini di ali, situato fra la seconda e la terza linea a m. 165 dall'asse del F. V. e che comanda ai treni in partenza dal II. IV e V binario con l'ala superiore per Mantova e con quella inferiore per Verona;

b) in due semafori di 1ª categoria che comandano gli ingressi dei treni nei binari I, III e V da Mantova a Verona.

Il semaforo verso Mantova si trova a m. 270 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo ed è preceduto a m. 800 dal relativo semaforo di avviso.

Il semaforo verso Verona si trova a m. 320 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo ed è preceduto a m. 802 dal relativo semaforo di avviso.

Tanto i semafori di 1ª categoria quanto quelli di avviso corrispondenti si trovano a sinistra rispetto ai treni in arrivo.

Oltre i detti segnali di partenza, di 1ª categoria e di avviso, saranno manovrati con l'apparato centrale i dischetti bassi (marmotte) impiantati in punti opportuni per comandare tanto ai treni, quanto alle manovre.

La manovra dei segnali di 1ª categoria lato Mantova e Verona è vincolata distintamente per ciascun binario a consenso elettrico del F. V.

Dalla stessa data di cui sopra saranno soppressi gli attuali segnali di 2ª categoria dai lati Mantova e Verona.

Distribuito agli agenti delle classi 53, 54 e 55 *dei compartimenti di Bologna, Venezia e Milano.*

Ordine di servizio n. 68. (M. e C.).

Attivazione del servizio cumulativo con la nuova linea da Cairate Lonate Ceppino a Val Morea, esercitata dalla società delle ferrovie Nord milano.

Col giorno 1° aprile 1916 il servizio cumulativo esistente con la Società delle ferrovie Nord Milano viene esteso alla nuova linea da Cairate Lonate Ceppino a Val Morea, esercitata dalla Società medesima.

Detta nuova ferrovia, a scartamento normale, si stacca dalla stazione di Cairate Lonate Ceppino, appartenente alla linea Castellanza-Cairate Lonate Ceppino.

Il servizio cumulativo con la nuova linea oltre che alle linee esercitate dallo Stato, viene esteso anche a tutte le altre Amministrazioni partecipanti al servizio cumulativo con le ferrovie Nord Milano (Pag 34 del Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza, edizione 1° aprile 1915).

Per l'esecuzione dei trasporti in servizio cumulativo con la linea Cairate Lonate Ceppino-Val Morea valgono le norme e condizioni in vigore con le Ferrovie Nord Milano, comprese quindi quelle relative al modo di tassazione ed instradamento dei trasporti, oltre, beninteso, le norme e condizioni di cui in appresso.

Trasporti viaggiatori e bagagli

1° *Limitazione di servizio.* — Il servizio cumulativo pei viaggiatori e bagagli è limitato ai soli trasporti eseguiti a tariffa militare.

Le stazioni della linea Cairate Lonate Ceppino-Val Morea ammesse al servizio cumulativo pei viaggiatori e bagagli a tariffa militare con l'indicazione dei prezzi da applicarsi per l'intero percorso delle ferrovie Nord Milano risultano dal prospetto allegato *A* al presente Ordine di servizio.

Trasporti di merci veicoli e bestiame.

2° *Stazioni ammesse ai trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. Ord.* — La linea Cairate Lonate Ceppino-Val Morea è ammessa al servizio cumulativo pei trasporti ordinari di merci a G. V., P. V. Acc. ed Ordinaria, di veicoli e bestiame, numerario, carte-valori e feretri.

Le stazioni della linea suddetta con l'indicazione dei servizi cui sono abilitate e degli impianti di cui sono provviste e delle rispettive distanze dalla stazione di Cairate Lonate Ceppino risultano dal prospetto allegato *B* al presente Ordine di servizio.

3° *Tariffe.* — Ai trasporti in servizio cumulativo con la linea Cairate Lonate Ceppino-Val Morea sono da applicarsi, separatamente per i singoli percorsi appresso indicati, le tariffe seguenti:

a) *Per la rete dello Stato*: le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni italiane) e le relative condizioni in vigore su detta rete, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarvisi;

b) *Per il percorso delle ferrovie nord Milano fra la stazione di transito con le F. S. e la stazione di Cairate Lonate Ceppino*: le tariffe in vigore sulle ferrovie Nord Milano;

c) Per il percorso della linea Cairate Lonate Ceppino: le tariffe generali e speciali della rete dello Stato con i prezzi comprenuenti l'imposta erariale del 13 % per i trasporti a G. V., e del 2 % per i trasporti a P. V. Acc. ed a P. V. Ord. e gli aumenti stabiliti dalle leggi 13 aprile 1911, n. 310, e 23 luglio 1914, n. 742.

Per i trasporti di merci eseguiti in base alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. devono essere applicati per il percorso complessivo fra la stazione di transito con le Ferrovie dello Stato e le stazioni della linea Cairate Lonate Ceppino-Val Morea i prezzi stabiliti dalle tariffe stesse per le Ferrovie Nord Milano.

4° *Concessioni speciali.* — Le concessioni speciali non sono applicabili ai trasporti in servizio cumulativo con la linea Cairate Lonate Ceppino-Val Morea.

5° *Regolamento pei trasporti militari.* — Le riduzioni portate dal regolamento pei trasporti militari sono applicabili in servizio cumulativo solo quando trattasi di trasporti eseguiti in conto corrente. I prezzi da applicarsi ai trasporti militari sul percorso della linea Cairate Lonate Ceppino-Val Morea comprendono l'imposta erariale del 13 % e gli aumenti stabiliti dall'art. 13 della legge 23 luglio 1914, n. 742.

6° *Diritto fisso.* — Ai trasporti in servizio cumulativo i diritti fissi stabiliti dalle tariffe vigenti per le Amministrazioni e linee interessate si applicano come appresso:

a) Servizio cumulativo fra la linea Cairate Lonate Ceppino e le F. S.: metà a favore delle Ferrovie dello Stato e metà a favore della linea Cairate Lonate Ceppino-Val Morea, senza alcun diritto fisso per il percorso delle Ferrovie Nord Milano fra la stazione di transito con le F. S. e la stazione di Cairate Lonate Ceppino;

b) Servizio cumulativo fra la linea Cairate Lonate Ceppino-Val Morea e le amministrazioni in contatto con le F. S.: metà a favore della linea Cairate Lonate Ceppino-Val Morea e metà all'Amministrazione in contatto con le F. S. salva l'applicazione

del diritto fisso supplementare a favore della rete dello Stato, quale Amministrazione intermedia.

7° *Tasse minime.* — Le tasse minime si applicano nel seguente modo:

a) Sulle ferrovie dello Stato: PER INTERO;

b) Sulle ferrovie Nord Milano: PER INTERO secondo le tariffe di cui al punto *c)* del precedente art. 3 per il percorso complessivo di dette ferrovie cioè fra il transito F. S. e la stazione di partenza o destinazione della nuova linea, salva l'applicazione dei prezzi in base alle tariffe di cui ai punti *b)* e *c)* per i percorsi separati fra la stazione di transito F. S. e la stazione di Cairate Lonate Ceppino e fra questa e la stazione di partenza o destinazione della nuova linea, quando il totale dei prezzi così applicati risulti superiore alla tassa minima unica.

8° *Carico e scarico.* — La facoltà alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci delle ultime tre classi a carro completo nelle stazioni della rete dello Stato è estesa anche ai mittenti o destinatari delle merci stesse sulla linea Cairate Lonate Ceppino-Val More.

Altrettanto dicasi rispetto alle altre merci per le quali, secondo le tariffe in vigore, si fa obbligo o si lascia facoltà alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

Per ognuna delle dette operazioni di carico e scarico effettuata a cura e spese delle parti nelle stazioni della linea suddetta viene concesso l'abbuono di L. 0.4845 per tonnellata.

9° *Tassa e sopratassa di bollo* — In aggiunta alle tasse di porto sarà da esigersi per ogni trasporto la prescritta tassa e sopratassa di bollo.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di servizio e relativi allegati devono essere fatte opportune aggiunte nel « Prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari (edizione 1° luglio 1913) e nell'Elenco delle stazioni e degli scali lacuali ma-

rittimi ecc., che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° ottobre 1910.

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza, ecc. (edizione 1° aprile 1915) si dovrà:

nell'elenco alfabetico aggiungere alle sedi opportune i nomi delle stazioni della linea Cairate Lonate Ceppino-Val Morea e, di fronte a ciascuna, l'indicazione della pagina relativa;

a pag. 38 di fianco alla indicazione della linea Castellanza-Cairate Lonate Ceppino, nell'intestazione, ed al nome della stazione di Cairate Lonate Ceppino, nel prospetto aggiungere il richiamo (***) riportando in calce la seguente nota:

(***) **Pel tramite della stazione** di Cairate Lonate Ceppino ha luogo il servizio cumulativo merci con la linea Cairate Lonate Ceppino-Val Morea (vedasi prospetto a pag. 41).

in calce alla pagina 41 riportare le indicazioni tutte risultanti dal prospetto allegato *B* al presente Ordine di servizio:

nella tavola 1ª annessa al Prontuario tracciare in rosso la linea da Cairate Lonate Ceppino a Val Morea, indicando con un disco rosso la stazione di Cairate Lonate Ceppino.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato A all'Ordine di servizio n. 68-1916.

PREZZI da riscuotersi per il percorso sulla linea Cairate Lonate Ceppino-Val Morea (Ferrovie Nord Milano) pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alla tariffa militare.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanze dai transiti	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
				pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
			km.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a tassa bollo	pei trasporti esenti da tassa bollo
1	2	3	4	9	10	11	12	13	14	15	16
Bizzozzero-Gurone	Ferrovie Nord Milano	Albate Camerlata.	56	1. 80	1. 30	0. 90	1. 75	1. 25	0. 90	—	—
		Busto Arsizio. . .	27	0. 90	0. 65	0. 45	0. 85	0. 60	0. 45	—	—
		Camnago L. . . .	72	2. 30	1. 65	1. 15	2. 25	1. 60	1. 15	16. 704	16. 272
		Laveno.	86	2. 75	2. —	1. 40	2. 65	1. 95	1. 35	—	—
		Merone P. N. . .	88	2. 80	2. 05	1. 40	2. 75	2 —	1. 40	20. 416	19. 888
		Milano Nord . . .	57	1. 85	1. 30	0. 95	1. 80	1. 30	0. 90	—	—
		Novara.	53	1. 70	1. 25	0. 85	1. 65	1. 20	0. 85	—	—
		Seregno	49	1. 55	1. 15	0. 80	1. 55	1. 10	0. 80	11. 368	11. 074
		Varese	64	2. 05	1. 50	1. 05	2. —	1. 45	1. —	—	—
Cantello	Ferrovie Nord Milano	Albate Camerlata.	60	1. 90	1. 40	0. 95	1. 85	1. 35	0. 95	—	—
		Busto Arsizio . .	31	1. —	0. 75	0. 50	1. —	0. 70	0. 50	—	—
		Camnago L. . . .	76	2. 45	1. 75	1. 25	2. 35	1. 70	1. 20	17. 632	17. 176
		Laveno.	90	2. 85	2. 05	1. 45	2. 80	2. —	1. 40	—	—
		Merone P. N. . .	92	2. 95	2. 10	1. 50	2. 85	2. 05	1. 45	21. 344	20. 792
		Milano Nord . . .	61	1. 95	1. 40	1. —	1. 90	1. 40	0. 95	—	—
		Novara.	57	1. 85	1. 30	0. 95	1. 80	1. 30	0. 90	—	—
		Seregno	53	1. 70	1. 25	0. 85	1. 65	1. 20	0. 85	12. 296	11. 978
		Varese	68	2. 15	1. 55	1. 10	2. 10	1. 55	1. 05	—	—
Castiglione Olona-Gornate Super.	Ferrovie Nord Milano	Albate Camerlata.	52	1. 65	1. 20	0. 85	1. 65	1. 20	0. 85	—	—
		Busto Arsizio. . .	23	0. 75	0. 55	0. 40	0. 75	0. 55	0. 40	—	—
		Camnago L. . . .	68	2. 15	1. 55	1. 10	2. 10	1. 55	1. 05	15. 776	15. 368
		Laveno.	82	2. 60	1. 90	1. 30	2. 55	1. 85	1. 30	—	—
		Merone P. N. . .	84	2. 70	1. 95	1. 35	2. 60	1. 90	1. 30	19. 488	18. 984
		Milano Nord . . .	53	1. 70	1. 25	0. 85	1. 65	1. 20	0. 85	—	—
		Novara.	49	1. 55	1. 15	0. 80	1. 55	1. 10	0. 80	—	—
		Seregno	45	1. 45	1. 05	0. 75	1. 40	1. —	0. 70	10. 440	10. 170
		Varese	60	1. 90	1. 40	0. 95	1. 85	1. 35	0. 95	—	—

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanze dai transiti	Tariffa militare						Bagagli	
				pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
			km.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a tassa bollo	per trasporti esenti da tassa bollo
1	2	3	4	9	10	11	12	13	14	15	16
Gornate Inferiore-Torba.	Ferrovie Nord Milano	Albate Camerlata.	49	1 55	1.15	0.80	1.55	1.10	0.80	—	—
		Busto Arsizio. . .	20	0.65	0.50	0.35	0.65	0.45	0.35	—	—
		Camnago Lent. .	65	2.10	1.50	1.05	2.05	1.45	1.05	15.080	14.690
		Laveno.	79	2.50	1.80	1.25	2.45	1.80	1.25	—	—
		Merone P. N. . .	81	2.60	1.85	1.30	2.50	1.80	1.25	18.792	18.306
		Milano Nord . . .	50	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80	—	—
		Novara.	46	1.50	1 05	0.75	1.45	1.05	0.75	—	—
		Seregno.	42	1.35	1. -	0.70	1.30	0.95	0.65	9.744	9.492
		Varese	57	1.85	1.30	0.95	1.80	1.30	0.90	—	—
Malnate Olona . .	Ferrovie Nord Milano	Albate Camerlata.	58	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90	—	—
		Busto Arsizio. . .	29	0.95	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45	—	—
		Camnago Lent. .	74	2.35	1.70	1.20	2.30	1.65	1.15	17.168	16.724
		Laveno.	88	2.80	2.05	1.40	2.75	2.—	1.40	—	--
		Merone P. N. . .	90	2.85	2.05	1.45	2.80	2.—	1.40	20.880	20.340
		Milano Nord . . .	59	1 90	1.35	0.95	1.85	1.35	0.95	—	—
		Novara.	55	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85	—	—
		Seregno.	51	1.65	1.20	0.85	1.60	1.15	0.80	11.832	11.526
		Varese	66	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	—	—
Val Morea (Confine Italo-Svizzero). .	Ferrovie Nord Milano	Albate Camerlata.	63	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—	—	—
		Busto Arsizio. . .	34	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	—	—
		Camnago Lent. .	79	2.50	1.80	1.25	2.45	1.80	1.25	18.328	17.854
		Laveno.	93	2.95	2.15	1.50	2.90	2.10	1.45	—	—
		Merone P. N. . .	95	3.05	2.20	1.55	2.95	2.15	1.50	22.040	21.470
		Milano Nord . . .	64	2.05	1.50	1.05	2.—	1.45	1.—	—	—
		Novara.	60	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95	—	—
		Seregno.	56	1.80	1.30	0.90	1.75	1.25	0.90	12.992	12.656
		Varese	71	2.25	1.65	1.15	2.20	1.60	1.10	—	—

Allegato **B** *allOrdine di servizio n. 69-1916.*

Esercizio della linea Cairate Lonate Ceppino-Val Morea.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Distanze in chilometri dalla stazione di Cairate Lonate Ceppino	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi						
			Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori		Grue fisse		Bilancie a ponte		Sagoma limite
								di testa	di fianco	quantità	portata in tonnel.	quantità	portata in tonnel.	
Gornate Inferiore-Torba .	Cairate Lonate Ceppino-Val Morea	5	G	A	P	V. B.	—	—	—	—	—	—	—	—
Castiglione Olona-Gornate Superiore.		8	G	A	P	V. B.	—	—	—	—	—	—	—	—

TARIFFE.

Tariffe applicabili. — Le tariffe generali e speciali e relative condizioni, in vigore sulle ferrovie dello Stato, con i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13 % per la G. V. e del 2% per la P. V. A. e P. V. O. e con le sopratasse e gli aumenti di cui la legge N. 742 del 23 luglio 1914.

Le dette tariffe sono da applicarsi sul percorso separato della linea Cairate Lonate Ceppino-Val Morea, mentre per il percorso fra la stazione di Cairate e Lonate Ceppino e la stazione di transito con le ferrovie dello Stato sono da applicarsi le tariffe e le sopratasse in vigore sulle ferrovie Nord Milano.

Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. — Sono da applicarsi per il percorso complessivo fra la stazione di transito con le Ferrovie dello Stato e le stazioni della linea Cairate Lonate Ceppino-Val Morea i prezzi stabiliti dalle tariffe stesse per le Ferrovie Nord Milano.

Nomenclatura e classificazione delle merci a P. V. — Quelle in vigore sulle ferrovie dello Stato.

Diritto fisso. — *Colle ferrovie dello Stato*: metà di quello stabilito dalle rispettive tariffe a favore delle Ferrovie dello Stato e metà a favore della linea Cairate Lonate Ceppino-Val Morea, senza alcun diritto supplementare per il percorso fra la stazione di transito con le F. S. e la stazione di Cairate Lonate Ceppino.

Con le Amministrazioni secondarie: vedasi per quanto concerne l'altra Amministrazione corrispondente, il rispettivo prospetto, salva l'applicazione del diritto fisso supplementare a favore della rete dello Stato, quale Amministrazione intermedia.

Carico e scarico. — Per le operazioni di carico e scarico valgono le norme in vigore sulle ferrovie dello Stato: per ognuna di dette operazioni, eseguita dalle parti, viene concesso l'abbuono di L. 0.4845 per tonnellata.

Tasse minime. — Si applicano per intero secondo le tariffe di cui sopra sul percorso complessivo delle ferrovie Nord Milano, salva l'applicazione dei prezzi afferenti ai due percorsi distinti delle ferrovie Nord Milano quando il totale dei due importi risulti superiore alla tassa minima unica.

Concessioni speciali. Non applicabili in servizio cumulativo.

Regolamento trasporti militari. — Applicabile in servizio cumulativo soltanto se trattasi di trasporti in conto corrente (vedasi prospetto a pag. 41 « Ferrovie Nord Milano »).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo. — Ammesso per i trasporti fruenti delle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.

Convenzione di Berna. — Non ammessa.

Comunicazioni.

Riammisione alle gare — Con decreto 2 marzo 1916, n. 110, del ministro della guerra è stata riammessa a fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Reta Guido di Torino, domiciliata al corso Stupinigi N. 12, composta delle Signore Amalia ed Elena Reta fu Guido nate a Torino, negozianti in ferramenta.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 9 marzo 1916, n. 112, del ministro della guerra è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Puglisi Vincenzo di cui è proprietario e titolare lo stesso Puglisi Vincenzo fu Salvatore, nato a Palermo, domiciliato a Roma, rappresentante di commercio.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Sollami** Salvatore - Manovale avventizio - Staz. Castrogiovanni - Caporale di fanteria - morto il 21 ottobre 1915.
- **Scimonelli** Ignazio - Disegnatore avventizio - Divisione Lavori Palermo - Soldato di fanteria - morto il 29 ottobre 1915.

(166797) - **Grande** Gabriele - Applicato Servizio Lavori - Tenente fanteria - morto il 20 novembre 1915.

(166216) - **Bonfante** Plinio - Guarda stazione in prova - Stazione Verona P. N. - Caporale degli alpini - morto il 20 dicembre 1915.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Gerace** Vincenzo - fuochista - Esercizio Navigazione Marinaio - morto l'8 marzo 1916.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO.

- **Zonca** Luigi - Manovale avventizio - Divisione Movimento Milano - Soldato di fanteria - morto il 6 gennaio 1916.

- **Penna** Giuseppe - Manovale avventizio - **Stazione** di Milano P. T. - Caporale di fanteria - **morto** l'11 gennaio 1916.

MORTI IN SERVIZIO VITTIME DEL DOVERE.

Morti il 10 *Dicembre* 1915 *in conseguenza dell'affondamento del Piroscafo « Porto Said »*

- **Saracco** cav. Marcello - 1° macchinista **Esercizio Navigazione.**
- **D'Alì** Giuseppe - Mozzo - Esercizio Navigazione.

SENTENZA

Infortuni sul lavoro - Indennità - Compartecipazione di figli adulterini.

La indennità di infortunio sul lavoro, nel caso di morte dell'operaio, spetta anche ai figli adulterini, pur essi implicitamente compresi nell'art. 10 della legge speciale.

Può sospendersi l'esecuzione contro il terzo della sentenza di appello fino al suo passaggio in cosa giudicata (1).

CORTE DI APPELLO DI ROMA - Sentenza 25 novembre-18 dicembre 1915 - (*Pres.* Pomarici; *Est.* Aprile) - Nigi vedova Sali contro Seccafieno e FF. Stato.

FATTO.

In seguito ed a causa della morte del ferroviere Sali Roberto avvenuta il 19 novembre 1912 per infortunio sul lavoro l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in data 31 maggio 1913 liquidò la relativa indennità in L. 3851.25 a favore di Nigi Emirene, moglie dello infortunato, con dichiarazione che della anzidetta somma si pagavano immediatamente i due quinti in L. 3940.50, mentre gli altri quinti si sarebbero pagati dopo che fosse stata risoluta la questione circa la compartecipazione alla indennità dei figli adulterini del defunto.

(1) Si pubblica integralmente questa sentenza per la specialità e novità della questione giuridica risolta.

Risultava infatti dalla situazione di famiglia del Sali Roberto rilasciata dal Municipio di Ancona, e da altri documenti in possesso dell'Amministrazione che superstiti di costui erano, oltre alla moglie Nigi e al figlio legittimo Sali Arduino di età superiore ai 18 anni ed abile al lavoro, anche due figli naturali, Arduino e Virgilio, riconosciuti dal Sali con atto Bozzi di Pistoia 13 settembre 1909, quale riconoscimento era stato annotato sugli atti dello Stato Civile.

Occorre al riguardo rilevare che, il Sali, qualche anno dopo il suo matrimonio con la Nigi Emirene, prese a convivere con altra donna con la Seccafieno Amalia, dalla quale ebbe nel 1901 e nel 1902 i due figli Arduino e Virgilio; che a seguito di querela della Nigi per l'adulterio del marito con la Seccafieno, la sentenza 7 settembre 1901 del Tribunale di Ancona accertò la nascita adulterina degli anzidetti due figli, che con altra sentenza del Tribunale di Ancona in data 2-13 aprile 1906, sulla istanza della stessa Nigi fu pronunciata la separazione personale di lei dal marito Sali Roberto, per avere questi abbandonato la moglie, creata un'altra famiglia illegittima e procreati i due figli adulterini; che con altra sentenza del medesimo Tribunale in data 26-29 marzo 1912 poichè la paternità del Sali risultava dalle anzidette sentenze ed anche da esplicita dichiarazione scritta da lui, i suoi figli Arduina e Virgilio conseguirono dal padre i chiesti alimenti.

Avendo pertanto l'Amministrázione delle ferrovie sospeso come già è detto, il pagamento della intera indennità alla vedova Sali, Nigi Emirene, questa con atto 10 novembre 1913 citò avanti il Tribunale di Roma la detta Amministrazione e ne chiese la condanna al pagamento del residuo della indennità non pagata in L. 5910.75, degli interessi relativi e delle spese del giudizio; ed in quella sede, insistendosi dall'attrice nella richiesta di condanna dell'Amministrazione previa rettifica, se del caso, degli atti di nascita dei due figli adulterini del Sali cui la legge vietava il riconoscimento, e dichiarandosi pronta l'Amministrazione convenuta a pagare la somma residuale a chi di diritto, il magistrato con sentenza 6-18 febbraio 1914 senza attendere alla richiesta rettifica per la quale la legge prescrive altra forma ed altra sede, quand'anche niun conto dovesse tenersi, a norma di legge, di un atto di riconoscimento vietato e dovesse dichiararsi spettare alla

Sali la intera indennità liquidata, giudicò che questa dichiarazione non potesse farsi senza la presenza in giudizio e il contraddittorio dei minori che, intanto, apparivano investiti di diritti; e pertanto ordinò la integrazione del giudizio con la citazione del legittimo rappresentante dei minori Arduino e Virgilio.

E quale legittimo rappresentante dei minori la Nigi citò la Seccafieno Amalia (atti 24 giugno-7 luglio 1914); ma per irregolare notifica della citazione con altra sentenza 29 agosto-7 settembre 1914 fu dichiarato non luogo a deliberare.

Ripropostasi una terza volta la causa mediante atto notificato alla Seccafieno il 3 ottobre 1914, l'attrice Nigi e l'Amministrazione ferroviaria insistettero sostanzialmente nelle loro precedenti conclusioni, mentre la Seccafieno sostenne che ai suoi figli minori da lei riconosciuti, sebbene adulterini del Sali, spettava il diritto di concorso alla ripartizione della indennità, e il Tribunale con sentenza definitiva 24 gennaio 1915, ritenuto che l'art. 10 della legge per gli infortuni chiama a partecipare alla indennità anche i figli naturali dell'infortunato e che fra questi van compresi anche gli adulterini, quando il loro rapporto di filiazione risulti a norma dell'art. 193 codice civile, dichiarò spettare ai due figli naturali del Sali i tre quinti sulla somma dovuta dall'Amministrazione, e condannò la Nigi alle spese del giudizio in favore dei convenuti Seccafieno e Ferrovie dello Stato.

Avverso questa Sentenza con atto 21 luglio 1915 la Nigi ha prodotto appello chiedendone l'annullamento o la riforma per essersi violato l'art. 10 della legge suddetta; ha proposto appello incidentale anche la Saccafieno mediante comparsa 23 settembre 1915; e avanti questa Corte i procuratori delle parti hanno prese le conclusioni avanti trascritte.

DIRITTO.

Niun fondamento hanno i dubbi mossi dalla Nigi nella sua comparsa aggiunta circa la legittima rappresentanza dei minori Arduina e Virgilio figli del Sali in questo giudizio: Il Tribunale con la sua seconda sentenza 29 agosto-7 settembre 1914 giustamente ritenne che detti minori riconosciuti dalla loro madre Sec-

catfieno Amalia con atti separati e indipendenti da quelli coi quali il Sali volle poi riconoscerli, bene erano da costui rappresentati, e quella sentenza passata in giudicato toglie possibilità di ulteriore discussione al riguardo.

Del pari infondata è l'eccepita contraddittorietà, rilevata dalla stessa Nigi, tra la prima sentenza del Tribunale 6-18 febfraio 1914 e quella definitiva 24 gennaio 1915, in quanto, mentre la prima aveva ritenuta la necessità della integrazione del giudizio ai soli effetti di dichiarare in confronto dei minori interessati la niuna efficacia giuridica dell'atto di riconoscimento di figli adulterini fatto dal Sali per potere in conseguenza attribuire a lei coniuge superstite di costui la intera indennità per l'implicito presupposto che non potessero concorrervi i figli adulterini non riconoscibili, al contrario, l'ultima sentenza, trascurando completamente quel primo giudicato, affermò che a prescindere da ogni preliminare questione di stato, l'art. 10 della legge sugli infortuni chiamando anche i figli naturali a concorrere sulle indennità vi comprende anche i figli adulterini il cui rapporto di filiazione risulti ai sensi dell'art. 193 codice civile. Ma contradizione non esiste: in quella prima sentenza il magistrato nè si propose nè risolvette la quistione già accennata dalla Nigi, che niun diritto di concorso spettasse ai figli adulterini, il magistrato sostanzialmente disse questo, che dovendosi provvedere sulla pertinenza o meno di diritti, non era possibile provvedersi senza la presenza in giudizio degli interessati a contraddirvi, e prima di qualsiasi provvedimento ordinò la citazione dei minori, che, comparsi, senza preoccuparsi affatto della validità o giuridica esistenza del loro riconoscimento, sostennero che pur essendo adulterini, risultando la loro paternità da sentenza, competesse loro il concorso alla indennità, ed il Tribunale con la sua sentenza definitiva, propostasi quella tesi la risolvette.

Così innanzi a questa Corte si è fatta più viva la contesa sul diritto di tali adulterini al concorso, anche perchè non pare vi siano precedenti di giurisprudenza.

L'art. 10 della legge speciale, in caso di morte dell'infortunato chiama alla ripartizione della indennità i figli *legittimi* o *naturali*, e mentre la Nigi nega che la legge comprende gli adulterini fra i figli naturali la Seccafieno afferma il contrario, sem-

perchè la paternità risulti secondo l'art. 133 come nella specie risulta.

Quali siano i figli legittimi, quali i naturali la legge civile non definisce; essa si limita a distinguere la filiazione in due categorie, quella della prole concepita, o nata durante il matrimonio e l'altra della prole nata fuori del matrimonio; si nasce o nella famiglia o fuori; per il legislatore la nascita o sta ad integrare i fini etico-sociali del matrimonio e fa sorgere per il fatto stesso del suo avverarsi diritti e doveri fra genitori e figli, o è un qualunque fenomeno di natura che, per il semplice fatto del suo avveramento non crea fra il generante e il generato vincoli giuridici di sorta, i quali possono sorgere soltanto in seguito per effetto di ulteriori atti della vita civile; ed è appunto per dare facoltà che cotesti ulteriori atti si compiano che la legge nella categoria dei figli naturali suddistingue fra naturali semplici ossia nati da persone di sesso diverso il cui congiungimento non è vietato, e naturali adulterini o incestuosi ossia di persone il cui congiungimento viola l'ordine delle famigle; autorizza quindi il riconoscimento della filiazione naturale semplice, vietandolo per l'adulterina o incestuosa, cui in determinati casi concede soltanto azione per gli alimenti. Ma ciò non toglie anzi conferma che tanto i riconoscibili che gli irriconoscibili siano figli naturali, poichè è per concedere agli uni alcuni diritti e per scemarli o negarli agli altri che la legge distingue, non già per variare il loro stato di figli naturali e cioè di nati fuori il matrimonio; stato che può soltanto mutare mediante la legittimazione, quando consentite le parole della legge rendono palese il concetto del legislatore: nell'alinea dell'art. 193 testualmente vien detto *figlio naturale* quello di cui non è consentito il riconoscimento allo stesso modo che ai precedenti art. 179, 181, 192 vien chiamato *figlio naturale* quello il cui riconoscimento è consentito, tanto l'uno che l'altro è dunque *figlio naturale;* gli art. 179 e 180 dicono quali siano i figli naturali che si possano o no riconoscere; agli art. 194 e 195 si dice quali siano i figli *nati fuori di matrimonio*, ossia quali siano i figli naturali nel senso più ampio e comprensivo, che possano legittimars e quali non lo possano, poichè si è già rilevato che sotto la rubrica della filiazione della prole *nato fuori di matrimonio* sono compresi tanto i figli naturali semplici che gli adulterini e

gli incestuosi. Nè altrimenti accade in diritto successorio, nel quale dopo essersi regolata la successione dei figli naturali, all'art. 752 di legge « i diritti accordati dagli articoli precedenti non si estendono ai figli di cui la legge non ammette il riconoscimento », ciò che non occorreva dire, perchè il dirlo sarebbe stato perfettamente inutile, qualora la locuzione *figli naturali* si riferisse soltanto ai riconoscibili e non anche agli adulterini e incestuosi.

Ad ogni modo, se la legge civile, tanto nel diritto di famiglia che in quello di successione, quante volte sia occorso dare disposizioni rispetto ai figli naturali in genere sempre ha sentita la necessità di provvedere specialmente e immediatamente per gli adulterini e incestuosi, togliendo loro o limitando diritti che ha concessi ai figli naturali semplici (conf. art. 179 e 180, 194 e 195, 743 e 752) non si intenderebbe perchè la legge sugli infortuni non abbia adottato lo stesso sistema, e, dopo aver chiamati al concorso i figli naturali, non ne abbia esclusi gli adulterini, gli incestuosi. *Ubi lex non distinguit nec nos distinguere debemus;* la legge speciale non ha dunque distinto tra figli riconoscibili e non riconoscibili perchè la dizione generica di figli naturali ha voluto comprendere e gli uni e gli altri: non era infatti ignoto al legislatore italiano quanto le legislazioni straniere avevano statuito circa i chiamati alla ripartizione della indennità per infortunio, molto si era disputato nel campo scientifico e in quello legislativo se dovessero al riguardo prevalere i rapporti di famiglia o quelli economici, e nella discussione parlamentare che precedette il testo unico della legge ora in vigore, 31 gennaio 1904, fu dall'on. Gianturco, nella tornata del 19 aprile 1902, proposta precisamente la quistione se dovessero ritenersi esclusi dal concorso alla indennità i figli la cui paternità risultasse indirettamente secondo l'art. 193 cod. civ. Ora l'essersi conservata nella nostra legge, in difformità dalle locuzioni dettate da altri critici e prevalse in altri Stati, la dizione giuridica « figli naturali », sulla quale era stata richiamata di proposito l'attenzione del legislatore, non consente dubbi di sorta e dà la piena sicurezza che alla indennità concorrono anche gli adulterini semprechè la loro paternità risulti ai termini dell'art. 193 codice civile.

Nè vale in contrario osservare che agli adulterini non siano consentiti altri diritti oltre quello per gli alimenti.

A prescindere dai criteri sempre più ampi che dottrina e giurisprudenza attribuiscono al concetto degli alimenti, è certo che per il nostro legislatore l'indennità per infortunio è stata ritenuta di carattere essenzialmente alimentare: ne fa fede tutta la discussione parlamentare, e basterà citare le parole del relatore della legge on. Gianolio: « passando noi nel concetto restrittivo del bisogno che hanno e che ad esso trovano un soddisfacimento nel del bisogno hanno e che ad esso trovano un soddisfacimento nel soccorso che avevano dal defunto »; ed oltre: « Siamo in una questione di alimenti; ora l'obbligo agli alimenti, non deriva dal matrimonio ma deriva dalla procreazione. Restiamo quindi sul terreno del diritto naturale, sul terreno degli alimenti » (atti parlamentari, tornata 19 aprile 1902).

Dalle quali parole, oltre che ribadito il proposito di dare la più ampia e comprensiva significazione alle parole « figli naturali » apparisce affermato il principio che la indennità d'infortunio, per le ragioni che la consigliarono, per i fini cui tende, per le persone in cui favore fu disposta, rientra nell'ambito del soccorso alimentare.

Non vi è certo concordia in dottrina quanto al carattere alimentare dell'indennità, e sebbene tal carattere sia in prevalenza ammesso, anche dalla giurisprudenza, si disputa tra gli scrittori se titolo giuridico dal quale deriva il diritto dei superstiti sia la concessione, o il contratto o la colpa; ma senza indugiarsi in tali ricerche è fuori dubbio che il progressivo evolversi della umana convivenza ha create altre necessità altri rapporti, nuove fonti di diritto; così il largo sviluppo e l'importanza presa dalla classe operaia ha richiamata l'attenzione del legislatore sulla opportunità di provvidenze d'ordine economico-sociale allo scopo di evitare che disgraziate evenienze portino il dissesto e la miseria nell'ambito in cui si svolge la vita dell'operaio infortunato, e perciò ha stabilito che un determinato congruo indennizzo sia dato a coloro che con la morte dell'operaio e la conseguente cessazione del salario trovino esaurite la sorgente cui essi attingevano per i bisogni della vita. Non si può pertanto disconoscere il contenuto prevalentemente economico della indennità attribuito ai superstiti, e perciò nell'attribuirla più che il rapporto di famiglia si è fatto

prevalere quello economico nel senso di devolverla a beneficio delle persone che, per presunzione (figli e coniuge) o per dimostrazione a farsi (ascendenti, fratelli, sorelle, altri discendenti) vivevano a carico dell'operaio, e che, effettivamente, rimasti privi del suo aiuto abbiano pertanto bisogno di soccorso.

La nostra legge, discostandosi tanto da quella di alcuni Stati nord americani che escludendo assolutamente il rapporto famigliare attribuisce l'indennità ai *dipendenti* dell'operaio, quanto da altre legislazioni in cui il rapporto di famiglia è del tutto prevalente, attribuisce il diritto a quelli fra i congiunti dell'infortunato che, in fatto, più risentono la privazione del mancato salario; riferendosi così al rapporto di famiglia come a semplice indice presuntivo della dipendenza economica infatti, a differenza di quanto dispone la legge comune, quella sugli infortuni equipara i figli illegittimi ai legittimi perchè e gli uni e gli altri egualmente subiscono la privazione dei mezzi di vita, preferisce gli ascendenti e perfino i collaterali agli stessi figli quando questi abbiano superati gli anni 18 e siano abili al lavoro sicchè con questo possano da sè provvedere ai loro bisogni, ed ai parenti che presumibilmente o dimostrativamente non vivevano a carico dell'operaio, preferisce il fondo speciale in pro' di tutta la classe.

Se dunque la locuzione della legge è — figli naturali — ed anche e principalmente il contenuto economico della stessa è quello di indennizzare non chi sia più stretto parente dell'infortunato, ma chi fra i suoi congiunti sia più vincolato a lui economicamente, è forza ritenere che l'indennizzo debba profittare anche agli adulterini indirettamente riconosciuti; quali sono nel caso in esame i minori Arduina e Virgilio che risultano figli del Sali da ben tre sentenze del Tribunale di Ancona.

Fallaci quindi restano quelle argomentazioni che voglionsi in contrario rigorosamente trarre da quanto la legge civile statuisce in ordine ai rapporti di famiglia e alle norme di successione: la rigidità del diritto comune ha piegato alle nuove esigenze sociali, e la legge speciale, creando il nuovo diritto, ne ha investito determinate persone, abrogando, nella materia altrimenti regolata, le disposizioni precedenti in quanto incompatibili, (art. 5 della disp. prel.). E che il legislatore non abbia inteso di restare entro i termini del diritto comune fu esplicitamente detto dal relatore

della legge nella tornata della Camera del 18 aprile 1902 « Abbiamo creato un diritto nuovo e siamo padroni di disciplinarlo come vogliamo, senza vulnerare nè diritto nè principio alcuno ».

Quanto all'appello incidentale proposto dalla Seccafieno occorre rilevare che il primo giudice, mentre ritenne doversi attribuire ai minori figli naturali dell'operaio Sali i tre quinti della indennità liquidata in lire 9851,25, dimenticando quanto è pacifico tra le parti, ossia che su detta somma la vedova Nigi aveva già riscossi i due quinti a lei spettanti in lire 3940,50, dichiarò spettare a costei ancora i due quinti sulla residuale indennità di L. 5910,75.

Si è già detto in narrativa che l'Amministrazione delle ferrovie sulla somma liquidata ordinò l'immediato pagamento dei due quinti alla vedova e ritenne i tre quinti nella somma di L. 5910,75 che il magistrato avrebbe potuto attribuire ai minori, e poichè il diritto al concorso fu a costoro riconosciuto anche dal primo giudice è manifesto che ad essi spetta la intera somma di lire 5910,25, che rappresenta precisamente i tre quinti di loro spettanza. Trattasi di un evidente errore, in cui incorse il primo giudice, che pertanto va corretto.

Chiede però l'Amministrazione delle ferrovie ordinarsi che il pagamento di detta somma residuale venga eseguito quando l'interessato dimostri che la presente sentenza sia passata in giudicato.

Teme l'Amministrazione che qualora si dia esecuzione alla sentenza e questa sia in ipotesi annullata dalla Corte Suprema essa non possa, in caso che il magistrato di rinvio vada in diverso avviso, riavere la somma pagata ai minori mentre sarà costretta di pagare alla vedova.

In verità le condizioni economiche dei minori, ammessi al gratuito patrocinio, non offrono garanzie di solvibilità che affidino il terzo (Amministrazione delle ferrovie) che paga, e perciò il Collegio crede conforme a giustizia provvedere in conformità della richiesta, non opposta del resto dalla Seccafieno, rappresentante i minori.

Circa le spese di lite, la Corte ha considerato che la questione fondamentale della causa poteva offrire parvenza di difficoltà nella sua soluzione tanto da rendere comune alle parti la neces-

sità della contesa giudiziaria, e ciò non solo nei rapporti delle due principalmente interessate Nigi Emirene e Seccafieno Amalia, ma anche rispetto all'Amministrazione delle ferrovie che non fu sicura nè dell'una nè dell'altra soluzione pretesa in opposto senso dalle due contendenti, tantochè non pagò i residuali tre quinti nè alla vedova, nè ai minori. Pertanto la Corte ritiene esservi sufficiente ragione di dichiarare compensate le spese come finora sopportate da ciascuna delle parti.

ANNO IX - N. 14

6 APRILE 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, aprile 1916 — Tip. Editrice Nazionale C. 80

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

Decreto luogotenenziale 19 *marzo* 1916, *n.* 352, *col quale, finchè duri la guerra, l'esercizio della linea di navigazione fra Napoli e Palermo viene ridotto a trisettimanale* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 5 aprile 1908, n. 111, sui servizi postali e commerciali marittimi;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Ritenuto che nelle presenti condizioni conviene ridurre per quanto è possibile il consumo del carbone, e tenuto conto che le comunicazioni giornaliere fra Napoli e Palermo sono assicurate, oltre che dalla linea di navigazione esercitata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, dalle linee ferroviarie e dal servizio attraverso lo stretto di Messina;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata, a partire dal 1° aprile 1916 e finchè duri la guerra, a ridurre l'esercizio della linea di navigazione fra Napoli e Palermo, effettuando non più di tre viaggi in ambo i sensi per settimana.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, 31 marzo 1916, n. 76.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 marzo 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 23 *marzo* 1916, *n.* 354, *col quale, per tutta la durata della guerra, sono proibite le contrattazioni concernenti rottami o torniture di ferro, acciaio, ghisa, piombo, ecc.* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al R. Governo con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Ritenuta la necessità di regolare durante la guerra il rifornimento dei materiali necessari all'esercito ed all'armata;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei ministri per la guerra e per la marina, di

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 marzo 1916, n. 76.

concerto con i ministri di grazia e giustizia, delle finanze, del tesoro, di agricoltura, industria e commercio e dei lavori pubblici;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per tutta la durata della guerra sono proibite le contrattazioni concernenti rottami o torniture di ferro, acciaio, ghisa, rame, bronzo, ottone, piombo, alluminio, eccettuate quelle che intervengano direttamente con le Amministrazioni militari dello Stato.

Gli atti compiuti in contravvenzione a tale divieto saranno nulli e di niuno effetto.

I contratti di compra-vendita già conchiusi non avranno effetto per la parte di rottami o torniture non consegnata nel giorno della pubblicazione del presente decreto, escluso ogni diritto a risarcimento di danni.

È permesso peraltro l'approvvigionamento all'estero dei rottami anzidetti agli stabilimenti che debbono impiegarli nella lavorazione.

Art. 2.

È fato obbligo a tutti coloro che a qualsiasi titoli detengano rottami o torniture di metalli in quantità superiori ai kg. 500 pel ferro, acciaio, ghisa e piombo, e kg. 50 per il rame, bronzo, ottone ed allumino, di denunciarli entro 15 giorni alla stazione dei Reali carabinieri prossima al luogo ove detti rottami o torniture si trovino e di tenerli a disposizione dell'autorità militare, restandone, dal giorno della denuncia, depositarî con tutti gli obblighi di legge.

Le denuncie dovranno essere ripetute nei primi 5 giorni di ogni mese.

Per rottami da denunciarsi s'intendono i materiali metallici delle specie indicate nell'articolo precedente che, nello stato in cui trovansi, siano inservibili per l'uso cui erano destinati.

Art. 3.

I Nostri ministri della guerra e della marina stabiliranno di accordo fra loro la tariffa dei prezzi da pagarsi dalle autorità militari per l'acquisto dei rottami.

Contro tale tariffa non saranno ammessi reclami nè impugnative.

Art. 4.

Tutti coloro che, anche come intermediari, prenderanno parte a contrattazioni in contravvenzione al disposto dell'art. 1°, saranno puniti con una multa non minore di L. 50, estensibile fino a L. 10,000.

I detentori dei rottami che non facciano la dichiarazione alla quale sono tenuti nel termine sopra indicato, o la facciano incompleta, incorreranno in una multa di centesimi 5 per ogni chilogrammo di ferro, acciaio, ghisa o piombo, e di centesimi 50 per ogni chilógrammo degli altri metalli, omessi nella dichiarazione.

Art. 5.

Ogni controversia che fosse per derivare dall'applicazione del presente decreto in confronto delle Amministrazioni militari, sarà definita in conformità dell'art. 10 del R. decreto 26 giugno 1915, n. 993.

Art. 6.

I Nostri ministri della guerra e della marina, stabiliranno di accordo tra loro le norme per l'applicazione del presente decreto.

Art. 7.

Il presente decreto andrà in vigore nel giorno successivo alla sua applicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 marzo 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — ZUPELLI — CORSI — ORLANDO — DANEO — CARCANO — CAVASOLA — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO MINISTERIALE 24 *marzo* 1916, *col quale il sig. comm. avvocato Eugenio Delmati, direttore generale delle poste è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63, lett. *b*) e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429, e l'art. 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Sulla designazione del ministro delle poste e dei telegrafi,

DECRETA:

Il sig. comm. avv. Eugenio DELMATI, direttore generale delle poste, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante del Ministero delle poste e dei telegrafi, in sostituzione del sig. gr. uff. Ernesto SCOTTI, collocato a riposo.

Roma, addì 24 marzo 1916.

Il ministro

CIUFFELLI.

DECRETO MINISTERIALE 25 *marzo* 1916, *col quale il sig. cav. ing. Carlo Marini, rappresentante della Compagnia Reale delle ferrovie sarde, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63, lett. *d*) e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e l'art. 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Sulla designazione fatta dal Consiglio d'amministrazione della Compagnia Reale delle ferrovie sarde, nella sua seduta del 28 febbraio 1916,

DECRETA:

Il sig. cav. ing. Carlo MARINI è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante della Compagnia suddetta, in sostituzione del sig. cav. Vittorio IMPERATORI, scaduto di carica per compiuto quadriennio.

Roma, addì 25 marzo 1916.

Il ministro

CIUFFELLI.

Ordine generale N. 1. (L.).

Costituzione di un Ufficio speciale Lavori in Padova.

A datare dal giorno 16 aprile 1916 viene costituito in Padova un « Ufficio speciale Lavori » alla diretta dipendenza del Servizio Lavori, per lo studio e l'esecuzione di opere urgenti su diverse linee del Compartimento di Venezia.

Al dirigente di detto Ufficio sono assegnate le attribuzioni e delegate le facoltà, in quanto possano occorrere, indicate per i capi delle Divisioni compartimentali dei lavori nell'ordine generale N. 23-1912.

Il predetto dirigente interverrà alle adunanze del Comitato di esercizio del compartimento di Venezia quando, a giudizio del capo compartimento, occorra la sua presenza in relazione ai lavori che gli sono affidati.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nella adunanza N. 107 *del* 29 *marzo* 1916.

Ordine di servizio n. 69. (S.).

Norme per la determinazione dei canoni di affitto e per l'assegnazione degli alloggi delle case economiche per i ferrovieri.

Per la determinazione dei canoni di affitto e per l'assegnazione degli alloggi delle case economiche per i ferrovieri, sono state concretate apposite norme, le quali saranno osservate in via di esperimento fino a nuovo avviso.

Tali norme vengono pubblicate in fascicoli separati, e la distribuzione sarà fatta dai signori capi compartimento agli Uffici interessati quando occorrerà provvedere all'affitto di quartieri.

Ordine di servizio N. 70. (M. C. L.)

Trasformazione in stazione della fermata di Dirillo.

Dal giorno 10 aprile 1916 la fermata di *Dirillo,* della linea Siracusa-Licata, sarà trasformata in stazione con i seguenti impianti:

— *fabbricato viaggiatori* al km. 250 + 015 (da Palermo) a sinistra nel senso da Siracusa a Canicattì;

— *binari di corsa*: due compresi fra le progressive chilometriche 249 + 828 e 250 + 196, corrispondenti alla punta dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 268;

— *segnali di protezione*: due semafori di 2ª categoria situati entrambi a destra rispetto ai treni cui comandano ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 500; il semaforo verso Siracusa è poi preceduto a m. 300 da un dischetto fisso di rallentamento al km. 250 + 996.

— *ufficio telegrafico* incluso nel circuito 5459 con la chiamata DL.

I deviatoi sono muniti di fermadeviatoi di sicurezza tipo F. S.

La stazione di Dirillo viene ammessa, senza alcuna limitazione, al trasporto in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani, ed al servizio merci a grande velocità ed a piccola velocità per spedizioni sino a Kg. 500 costituite di colli non eccedenti i Kg. 80 ciascuno, esclusi i veicoli ed il bestiame.

Detta stazione effettuerà il versamento degli introiti alla cassa compartimentale di Palermo ogni cinque giorni, con la periodicità di cui alla lettera *D* dell'Ordine di servizio N. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), nei prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni, nel fascicolo delle distanze dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc. ed in quello delle stazioni della rete dello Stato ecc. che partecipano alle tariffe speciali 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo, si dovranno apportare le aggiunte e le modificazioni di cui l'allegato al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio n. 70-1916.

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pagina 25 di contro al nome di Dirillo, nelle colonne 6 e 7, depennare i richiami (6) e (7), ed in calce della pagina stessa depennare il richiamo (7) e modificare come appresso il richiamo (8):

« Limitatamente ai trasporti di merci in servizio interno e « cumulativo italiano per spedizioni sino a Kg. 500, costituiti di colli non eccedenti i Kg. 80 ciascuno ».

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc. da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° marzo 1911) a pagina 51 aggiungere nell'opportuna sede:

Dirillo /Licata-Bicocca/343/Aragona Caldare/251/.

In quello delle distanze chilometriche ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci (edizione 1° luglio 1910) a pagina 18 inserire nell'opportuna sede:

Dirillo /250/277/343/258/170.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli, in uso nelle stazioni, agenzie ed uffici di controllo si dovrà:

— a pagina 78/4 di contro al nome della stazione di Dirillo esporre la distanza e il relativo istradamento secondo quanto appresso.

Per i prontuari appartenenti alle stazioni della linea Siracusa-Licata la distanza dovrà essere rilevata dalla tabella 122 pagina 102 del « Prontuario generale - edizione giugno **1914** », per quelli delle altre stazioni della rete dovrà invece essere formata aggiungendo Km. 14 alla distanza esposta per Terranova di Sicilia e Km. 5 a quella indicata per Biscari, scegliendo poi la più breve. L'istradamento dovrà essere quello stesso indicato per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza risultata più breve.

Infine nel fascicolo « Elenco delle stazioni della rete dello Stato ecc. che partecipano alle tariffe speciali 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915) » a pagina 45 inserire nell'opportuna sede:

Dirillo /3/3/3.

Ordine di servizio n. 71. (M. e L.).

Apertura all'esercizio del posto di movimento Cava Ticino al chilometro 33.984,50 della linea Milano-Mortara.

Dal 17 aprile 1916 sarà aperto all'esercizio sulla linea Milano-Mortara, tra le stazioni di Abbiategrasso e Vigevano, il posto di movimento Cava Ticino per gli incroci e per le precedenze dei treni, con:

— fabbricato di servizio al Km. 33 + 984,50 (da Milano C.le), a sinistra nel senso da Milano a Mortara;

— binari di corsa, due compresi fra le progressive al chilometro 33 + 821,50 e km. 34 + 418,20, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, e della lunghezza utile di m. 500;

— binario di Cava, allacciato alla II linea mediante una comunicazione, il deviatoio della quale, inserito sulla linea stessa, trovasi al km. 34 + 031,50 ed è incontrato di punta dai treni dispari. I due deviatoi formanti la comunicazione sono assicurati con fermascambi F. S., le cui chiavi sono collegate all'apparecchio di manovra dei segnali in guisa che alla disposizione di via libera di questi corrisponde quella normale dei deviatoi, per il transito diretto sul binario di corsa;

— segnali di protezione: due semafori di 2-*a* categoria situati a sinistra dei treni ai quali comandano ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 1192, quello verso Milano, m. 1048, quello verso Mortara;

— Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4204 con la chiamata C. T.

I deviatoi estremi sono muniti di fermascambi F. S. gemelli.

Le Divisioni interessate provvederanno nella rispettiva competenza per l'attuazione di cui sopra.

Ordine di servizio n. 72. (SAN. V. L. M. N. A.).

Regolamento per la disinfezione dei veicoli e dei locali ferroviari.

Si porta a conoscenza del personale il regolamento per la disinfezione dei veicoli e dei locali ferroviari, modificato in alcuni paragrafi, d'accordo con la Direzione generale della sanità pubblica.

Si avverte che, per la disinfezione delle latrine delle stazioni, restano in vigore, fino a nuovo avviso, le disposizioni impartite con la circolare N. 61-1915, pubblicata nel Bollettino ufficiale N. 34 del 26 agosto 1915.

Circolare n. 36. (C.).

Servizio cumulativo con la Società di navigazione a vapore sul Lago d' Iseo.

(Vedi circolare N. 85-1912).

In relazione alle partecipazioni fatte dalla Società di navigazione a vapore sul Lago d'Iseo, si avverte che ai trasporti di lastre, di blocchi di marmo, di pietre, legnami, mobilia ecc., di cui il quadro secondo dell'art. 54 del regolamento-tariffa per i trasporti sul Lago d'Iseo, non sono applicabili, anche se più convenienti, i prezzi del quadro precedente valevoli per le merci in genere.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 37. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

Si riporta, qui appresso, il nuovo elenco dei Comuni fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica a tutto il 31 dicembre 1915, il quale sostituisce ed annulla quello diramato con circolare n. 21 del 1915, e tutte le altre comunicazioni al riguardo.

Coll'occasione s'informa poi che la villa del conte Raggio di Cornigliano ligure, essendo stata dal Ministero di agricoltura, industria e commercio iscritta nell'elenco degli stabilimenti orticoli, orti e giardini che godono il diritto del libero traffico, di cui all'art. 3 della convenzione antifillosserica di Berna, è ammessa a spedire piante all'estero senza l'attestato dell'autorità del paese di origine prescritto dall'articolo stesso.

Il nome di Villa Raggio, seguìto dalle indicazioni del comune (Cornigliano ligure), della provincia (Genova) e della regione (Liguria), dovrà pertanto essere aggiunto nell'elenco allegato *F* all'ordine di servizio n. 250 del 1909.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 2, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Allegato **G.**

ELENCO

dei Comuni fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica al 31 dicembre 1915 dai territori dei quali è vietato di asportare alcuni vegetali in conformità del Decreto Ministeriale 11 agosto 1902

PIEMONTE.

Provincia di Alessandria.

Circondario di Acqui.

Acqui
Alice Bel Colle
Bruno
Castelboglione
Carpeneto
Cartosio
Castelletto Molina
Castelnuovo Belbo
Castel Rocchero
Cavatore
Cremolino
Fontanile
Grognardo
Incisa Belbo
Maranzana
Melazzo
Mombaruzzo
Montabone
Montaldo Bormida
Morbello
Morsasco
Nizza Monferrato
Quaranti
Ricaldone
Rivalta Bormida
Rocca Grimalda
Strevi
Trisobbio
Visone

Circondario di Alessandria.

Alessandria
Bassignana
Cassine
Castelletto Scazzoso
Castello di Annone
Felizzano
Lu
Masio
Montecastello
Oviglio
Pavone
Pecetto di Valenza
Pietra Marazzi
Quargnento
Rivarone
San Salvatore
Sezze
Solero
Valenza
Villabella

NB. — I Comuni con asterisco sono sospetti; quelli in carattere *corsivo* sono i territori dove si applicano le distruzioni; quelli in carattere stampatello sono i territori fillosserati o sospetti appartenenti alle zone abbandonate agli effetti antifillosserici.

Circondario di Asti.

Agliano
Asti (1)
Calosso
Castell'Alfero
Castelnuovo Calcea
Cossombrato
Frinco
Mombercelli
Montaldo Scarampi
Montegrosso d'Asti
Portacomaro
Rocchetta Tanaro
S. Damiano d'Asti
San Marzano Oliveto
Scurzolengo
Vigliano d'Asti
Villafranca d'Asti
Vinchio

Circondario di Casale Monferrato.

Altavilla Monferrato
Calliano
Casale Monferrato (2)
Castagnole Monferrato
Castelletto Merli
Castel S. Pietro
Casorzo
Cellamonte
Conzano
Cuccaro Monferrato
Frassinello Monferrato
Fubine
Grazzano
Mirabello
Mombello
Montemagno
Occimiano
Ottiglio
Penango
Pomaro Monferrato
Ponzano Monferrato •
Rosignano Monferrato
S. Giorgio Monferrato
Serralunga di Crea
Terruggia
Viarigi
Vignale

Circondario di Novi Ligure.

Belforte
Carrosio
Casaleggio Boiro
Castelletto d'Orba
Francavilla Bisio
Gavi
Lerma
Novi Ligure
Ovada •
Parodi Ligure
Serravalle Scrivia
Tagliolo Monferrato
Tassarolo

Circondario di Tortona.

Avolasca
Cosasco
Castelnuovo Scrivia
Garbagna
Montemarzino
Piovera
Pontecurone
Sale

Provincia di Cuneo.

Circondario di Alba.

Castiglione Tinella
Santo Stefano Belbo

Circondario di Cuneo.

Briga Marittima
Fossano
Tenda

Circondario di Mondovì.

Ciglié
Garessio
Monesiglio
Ormea

Circondario di Saluzzo.

Brondello
Sanfront
Savigliano

---

(1) Il divieto di esportazione è limitato alla sola frazione Poggio, confinante a N ed E col Comune di Calliano, a S col Rio della Rotta e a O col Torrente Testa, Comuni di Castell'Alfero e Calliano.
(2) Il divieto è limitato alla sola frazione del territorio compresa tra il Po, la strada Garavagna e la strada tramviaria da Casale a Occimiano.

Provincia di Novara.

Circondario di Biella.

Alloche *
Andorno Cacciorna *
Benna *
Biella *
Bioglio *
Bornate *
Borriana *
Brusnengo *
Callabiana *
Camandona *
Camburzano *
Campiglia Cervo *
Candelo *
Caprile
Casapinta *
Castellengo *
Castelletto Cervo *
Castelletto Villa *
Cavaglià *
Cerreto Castello
Cerrione *
Chiavazza *
Coggiola *

Cossato
Cossila *
Crevacuore *
Croce di Mosso *
Crosa *
Curino
Donato *
Dorzano *
Flecchia *
Gaglianico *
Graglia *
Guardabosone *
Lessona *
Magnano *
Massazza *
Masserano
Mezzana Mortigliengo *
Miagliano *
Mongrando *
Mosso Santa Maria *
Mottalciata *
Muzzano *
Netro *

Occhieppo Inferiore *
Occhieppo Superiore *
Pettinengo *
Pianceri *
Piane di Serravalle Sesia
Piatto *
Pistolesa *
Pollone *
Ponderano *
Portula *
Postua *
Pralungo *
Pray *
Quaregna *
Ronco Biellese *
Roppolo *
Sala Biellese *
Salussola *
Sandigliano *
San Giuseppe di Casto *
Selve Marcone *
Serravalle Sesia

Soprana *
Sordevolo *
Sostegno
Strona *
Tavigliano
Ternengo *
Tollegno *
Torazzo *
Trivero *
Valdengo
Vallanzengo *
Valle Inferiore Mosso *
Valle Superiore Mosso *
Valle San Nicolao *
Veglio *
Verrone *
Vigliano Biellese
Villanova Biellese *
Vintebbio
Viverone *
Zimone *
Zubiena *
Zumaglia *

Circondario di Novara.

Agnellengo
Agrate Conturbia
Alzate con Linduno
Ameno
Ara *
Armeno *
Arola *
Arona *
Artò *
Auzate
Barengo *

Bellinzago Novarese *
Biandrate *
Boca
Bogogno
Boletto *
Bolzano *
Borgo Lavezzaro *
Borgomanero
Borgo Ticino
Borgo Vercelli *
Briga

Briona
Bugnate *
Caltignaga *
Cameri *
Carpignano Sesia *
Casalbeltrame *
Casaleggio Novarese *
Casalino *
Casalvolone *
Castellazzo Novarese *

Castelletto sopra Ticino *
Cavaglietto *
Cavaglio d'Agogna
Cavallirio
Cerano *
Cesara *
Coiromonte *
Colazza *
Comignago *

Segue **Circondario di Novara**.

Cressa *
Cureggio
Dagnente *
Divignano *
Dormelletto *
Fara Novarese
Fontaneto d'Agogna
Galliate
Garbagna Novarese *
Gargallo
Gattico *
Ghemme
Ghevio *
Gozzano *
Granozzo con Monticello *
Grignasco
Invorio Inferiore
Invorio Superiore
Isola San Giulio *
Landiona *
Maggiora
Mandello Vitta *
Marano Ticino
Meina *
Mercurago *
Mezzomerico
Miasino *
Momo *
Montrigiasco *
Nibbiola *
Nonio *
Novara *
Oleggio
Oleggio Castello *
Orta Novarese
Paruzzaro *
Pella *
Pettenasco *
Pogno *
Pombia
Prato Sesia
Recetto *
Romagnano Sesia
Romentino *
San Maurizio d'Opaglio *
San Nazzaro Sesia *
San Pietro Mosezzo *
Sillavengo *
Sizzano
Soriso *
Sovazza *
Sozzago *
Suno
Terdobbiate *
Tornaco *
Trecate *
Vaprio d'Agogna *
Varallo Pombia
Vergano Novarese
Veruno
Vespolate *
Vicolungo *
Villata
Vinzaglio *

Circondario di Pallanza.

Agrano *
Anzola d'Ossola *
Arizzano
Aurano *
Baveno
Bèe
Belgirate *
Bieno *
Brisino *
Brovello *
Calogna *
Cambiasca
Cannero
Cannobio
Caprezzo *
Cargiago
Carpugnino *
Casale Corte Cerro *
Cavaglio San Donnino *
Cavandone
Chignolo Verbano
Cireggio *
Comnago *
Carciago *
Cossogno
Crana Gattugno *
Crusinallo *
Cursolo *
Cuzzago *
Esio *
Falmenta *
Fomarco *
Fornero *
Forno *
Fosseno *
Germagno *
Ghiffa
Gignese *
Graglia Piana *
Gurro *
Intra
Intragna *
Lesa *
Loreglia *
Luzzogno *
Magognino *
Massino *
Massiola *
Mergozzo
Miazzina *
Migiandone *
Nebbiuno
Nocco *
Oggebbio
Omegna
Orasso *
Ornavasso *
Pallanza
Pisano
Premeno *
Premosello *
Quarna Sopra *
Quarna Sotto *
Rovegro
Rumianca *
Sambughetto *
Sant'Agata sopra Cannobio *
S. Bartolomeo Valmara *
Santino
Spoccia *
Stresa *

Segue **Circondario di Pallanza.**

Stropino *
Suna
Tapigliano *
Trafiume
Trarego
Trobaso
Unchio *
Vezzo *
Viggiona *
Vignone
Vogogna *
Zoverallo

Circondario di Varallo.

Agnona *
Aranco *
Borgosesia *
Breja *
Cellio *
Doccio *
Foresto Sesia *
Isolella *
Locarno *
Parone *
Quarona *
Rocca Pietra *
Sabbia *
Scopa *
Scopello *
Valduggia
Varallo *
Vocca *

Circondario di Vercelli.

Albano Vercellese *
Arborio *
Buronzo *
Carisio *
Collobiano *
Gattinàra
Lenta *
Lozzolo
Roasenda *
Roasio *
Saluggia *
Santhià *
Villa del Bosco *
Villarboit *

Provincia di Torino.

Circondario di Aosta.

Aosta
Arnaz
Arvier
Avise *
Aymaville
Bard *
Brissogne *
Chambave *
Champ-de-Praz *
Charvensod
Châtillon *
Fénis *
Gignod *
Gressan
Hône *
Introd
Issogne *
Jovençan *
La-Salle *
Montjovet *
Morgex *
Nus *
Pollein *
Pontey *
Quart *
Saint-Cristophe *
Saint-Dénis
Saint-Marcel
Saint-Nicolas
Saint-Pierre
Saint-Vincent *
Sarre
Verrayes *
Verrès *
Villeneuve

Circondario d'Ivrea.

Borgofranco d'Ivrea
Montalto Dora

Circondario di Pinerolo.

Abbadia Alpina
Bricherasio
Inverso Porte
Pinerolo
Porte
Prarostino

LIGURIA.

Provincia di Genova.

Circondario di Albenga.

Alassio
Albenga
Andora
Arnasco *
Balestrino
Bardineto *
Bardino Nuovo *
Bardino Vecchio
Boissano *
Borghetto Santo Spirito *
Borgio *
Calice Ligure *
Calizzano *
Campochiesa
Casanova Lerrone
Castelbianco
Castelvecchio di *Rocca* Barben *
Cenesi *
Ceriale
Cisano sul Neva
Erli *
Finale Borgo *
Finale Marina
Finale Pia
Garlenda
Giustenice *
Laigueglia *
Loano
Magliolo
Massimino *
Onzo *
Orco Feglino *
Ortovero
Pietra Ligure *
Ranzi Pietra *
Rialto *
Stellanello
Testico *
Toirano
Tovo San Giacomo *
Vellego *
Vendone *
Verezzi *
Villanova d'Albenga
Zuccarello

Circondario di Chiavari.

Borzonasca *
Carasco *
Casarza Ligure *
Castiglione Chiavarese *
Chiavari *
Cicagna *
Cogorno *
Coreglia Ligure *
Favale di Malvaro *
Lavagna *
Lorsica *
Lumarzo *
Maissana *
Mezzenago *
Moconesi *
Moneglia *
Nè *
Neirone *
Orero *
Portofino *
Rapallo *
S. Colombano Certenoli *
San Ruffino di Levi *
Santa Margherita Ligure *
Santo Stefano d'Aveto *
Varese Ligure *
Zoagli *

Circondario di Genova.

Apparizione *
Arenzano *
Avegno *
Barbagli *
Bavari *
Bogliasco *
Bolzaneto *
Borzoli *
Busalla *
Camogli *
Campo Ligure *
Campomorone *
Canepa *
Capraja (isola)
Casella *
Ceranesi *
Cornigliano Ligure *
Crocefieschi *
Davagna *
Genova
Isola del Cantone *
Masone *
Mele *
Mignanego *
Molassana *
Montebruno *
Montoggio *
Nervi *
Pegli *
Pieve di Sori
Pontedecimo *
Prà *
Propata *
Quarto dei Mille
Quinto al Mare *
Recco *
Rivarolo Ligure
Ronco Scrivia *
Rossiglione *
San Giovanni Battista *

Segue Circondario di Genova.

San Pier d'Arena *
San Quirico in Val Polcevera
Sant'Ilario Ligure *
Sant'Olcese *
Savignone *
Serra Riccò *
Sestri Ponente *
Sori *
Struppa *
Torriglia *
Tribogna *
Uscio *
Val Brevenna *
Vobbia *
Voltri *

Circondario di Spezia.

Vernazza

Circondario di Savona.

Quiliano

Provincia di Porto Maurizio.

Circondario di Porto Maurizio.

Aquila d'Arroscia *
Armo *
Arzeno di Oneglia
Aurigo
Bestagno
Borghetto d'Arroscia *
Borgo Sant'Agata
Borgomaro
Candeasco
Caramagna Ligure
Caravonica
Carpasio
Cartari e Calderara
Castelvecchio di S. Maria Maggiore
Cenova
Cervo
Cesio *
Chiusanico
Chiusavecchia
Civezza
Conio *
Cosio d'Arroscia
Costa d'Oneglia
Diano Arentino
Diano Borello
Diano Calderina
Diano Castello
Diano Marina
Diano San Pietro
Dolcedo
Gazzelli
Lavina *
Lucinasco
Maro Castello
Mendatica *
Moano
Moltedo Superiore
Montegrazie
Montegrosso Pian Latte *
Olivastri
Oneglia
Pantasina
Pianavia
Piani
Pietrabruna
Pieve di Teco
Poggi
Pontedassio
Pornassio
Porto Maurizio
Prelà
Ranzo *
Rezzo
S. Bartolomeo del Cervo
San Lazzaro Reale
Sarola
Tavole
Torrazza
Torria
Valloria Marittima
Vasia
Vessalico
Villa Faraldi
Villa Guardia
Villa Talla
Villa Viani
Ville San Pietro
Ville San Sebastiano

Circondario di San Remo.

Airole
Apricale
Badalucco
Bajardo
Bordighera
Borghetto San Nicolò
Boscomare
Bussana
Camporosso
Castellaro
Castel Vittorio
Ceriana

Segue **Circondario di San Remo.**

Cipressa
Col di Rodi
Costarainera
Dolceacqua
Isolabona
Lingueglietta
Molini di Triora
Montalto Ligure
Olivetta S. Michele
Perinaldo
Pigna
Pompejana
Riva Ligure
Rocchetta Nervina
San Biagio della Cima
San Lorenzo al Mare
San Remo
Santo Stefano al Mare
Sasso di Bordighera
Seborga
Soldano
Taggia
Terzorio
Triora
Vallebona
Vallecrosia
Ventimiglia

LOMBARDIA.

Provincia di Bergamo.

Circondario di Bergamo.

Adrara San Martino
Adrara San Rocco
Albano Sant'Alessandro
Albegno
Albino
Almè
Almenno S. Bartolomeo
Almenno San Salvatore
Alzano di Sopra
Alzano Maggiore
Ambivere
Azzano San Paolo
Bagnatica
Baresi
Barzana
Berbenno
Bergamo
Berzo San Fermo
Bolgare
Bonate di Sopra
Bonate di Sotto
Bondo Petello
Borgo di Terzo
Bottanuco
Brembate di Sopra
Brembate di Sotto
Brembilla
Brumano
Bruntino
Brusaporto
Calepio
Calolzio
Calusco d'Adda
Capizzone
Capriate d'Adda
Caprino
Carenno
Carobbio
Carvico
Cassiglio
Cenate di Sopra
Cenate di Sotto
Cepino
Chignolo d'Isola
Chiuduno
Cisano
Clanezzo
Colognola al Piano
Corte
Costa di Mezzate
Costa di Serina
Credaro
Curnasco
Curno
Desenzano al Serio
Entratico
Erve
Filago
Foresto Sparso
Gandosso
Gaverina
Gerosa
Gorlago
Gorle
Grignano
Grone
Grumello del Monte
Grumello del Piano
Grumello dei Zanchi
Lallio
Lenna
Locate
Locatello
Lorentino
Luzzana
Madone
Mapello
Marne
Mazzoleni e Falghera
Medologo
Molini di Colognola
Mologno
Monte Marenzo
Monticelli Borgogna
Mozzo
Nembro
Nese
Olmo al Brembo
Orio al Serio
Ossanesga
Paladina
Palazzago
Parzanica
Pedrengo
Piazza Brembana
Piazzo Basso

Segue **Circondario di Bergamo.**

Ponteranica
Ponte San Pietro
Pontida
Poscante
Pradalunga
Predore
Presezzo
Ranica
Redona
Rosciate
Rossino
Rota Dentro
Rota Fuori
San Gervasio d'Adda
San Giovanni Bianco
San Paolo d'Argon
San Pellegrino
Santa Brigida
Sant'Antonino d'Adda
Santo Stefano del Monte degli Angeli
Sarnico
Scano al Brembo
Scanzo
Sedrina
Seriate
Sforzatica
Solza
Sombreno
Sorisole
Sotto il Monte
Stabello
Stezzano
Strozza
Suisio
Tagliuno
Taleggio
Tavernola Bergamasca
Telgate
Terno d'Isola
Torre Boldone
Torre de' Busi
Torre de' Roveri
Trescore Balneario
Treviolo
Vall'Alta
Valtesse
Vercurago
Viadanica
Vigano San Martino
Vigolo
Villa d'Adda
Villa d'Almè
Villa di Serio
Villongo San Filastro
Villongo Sant'Alessandro
Zandobbio
Zogno

Circondario di Clusone.

Ardesio *
Barzizza
Bianzano
Bossico
Casnigo
Castione della Presolana *
Castro
Cene
Cerete
Clusone
Costa Volpino
Endine
Esmate
Fino del Monte
Fiorano al Serio
Fonteno
Gandino
Gazzaniga
Gromo *
Leffe
Lovere
Monasterolo del Castello
Oltressenda Alta
Oltressenda Bassa
Parre
Peja
Pian Gajano
Pianico
Ponte di Nossa
Piario
Premolo
Ranzanico
Riva di Solto
Rogno
Rovetta
Songavazzo
Schilpario *
Sellere
Solto
Sovere
Spinone
Vertova
Vilminore *
Zorzino

Circondario di Treviglio.

Antegnate
Arcene
Arzago
Barbata
Bariano
Boltiere
Brignano Gera d'Adda
Calcinate
Calcio
Calvenzano
Canonica d'Adda
Caravaggio
Casirate d'Adda
Castel Rozzone
Cavernago
Ciserano
Cividate al Piano
Cologno al Serio
Comun Nuovo
Cortenuova
Covo
Fara d'Adda
Fara Olivana
Fontanella
Fornovo di San Giovanni
Ghisalba
Grassobbio

Segue **Circondario di Treviglio.**

Isso
Levate
Lurano
Mariano al Brembo
Martinengo
Misano di Gera d'Adda
Morengo
Mornico al Serio
Mozzanica
Osio Sopra
Osio Sotto
Pagazzano
Palosco
Pognano
Pontirolo Nuovo
Pumenengo
Romano di Lombardia
Sabbio Bergamasco
Spirano
Torre Pallavicina
Treviglio
Urgnano
Verdellino
Verdello
Zanica

Provincia di Brescia.

Circondario di Breno.

Anfurro *
Angolo
Borno
Breno *
Capo di Ponte *
Cerveno *
Cividate Camuno *
Darfo *
Erbanno
Esine *
Gorzone
Losine *
Mazzunno
Malegno *
Ono S. Pietro *
Terzano

Circondario di Brescia.

Acquafredda
Azzano Mella *
Bagnolo Mella *
Barbariga *
Bedizzole
Berlingo *
Borgosatollo *
Botticino Mattina
Botticino Sera
Bovezzo
Brandico *
Brescia
Brione *
Caino *
Cajonvico
Calcinato
Calvagese
Calvisano *
Camignone
Capriano del Colle
Carcina *
Carpenedolo
Carzago
Castegnato *
Castel Mella *
Castenedolo
Cellatica
Cilíverghe *
Collebeato
Concesio
Corticelle Pieve *
Dello *
Desenzano sul Lago
Flero *
Frontignano *
Gardone Val Trompia *
Ghedi
Gussago
Inzino *
Iseo
Isorella *
Lograto *
Lonato
Longhena *
Lumezzane Pieve *
Lumezzane S. Apollonio *
Maclodio *
Magno sopra Inzino *
Mairano *
Marcheno *
Marone
Mazzano
Moniga
Monticello Brusati
Montichiari
Montirone *
Nave
Nuvolento *
Nuvolera
Ome
Ospitaletto *
Padenghe
Paderno Franciacorta *
Peschiera Maraglio *
Pilzone
Polaveno *
Poncarale *
Pozzolengo
Provaglio d'Iseo
Provezze
Quinzanello *
Remedello Sopra *
Remedello Sotto *
Rezzato
Rivoltella *
Rodengo
Roncadelle *
Saiano
Sale Marasino

Segue **Circondario di Brescia.**

S. Eufemia della Fonte
San Vigilio
San Zeno Naviglio *
Sarezzo *
Serle *
Sermione *
Siviano
Sulzano
Torbole Casaglio *
Travagliato *
Vello *
Villa Cogozzo
Virle Treponti *
Visano *
Zone *

Circondario di Chiari.

Adro
Borgonato *
Bornato
Calino
Capriolo
Castelcovati *
Castrezzato *
Cazzago San Martino
Chiari *
Clusane sul Lago
Coccaglio
Cologne
Colombaro
Erbusco
Nigoline
Palazzolo sull'Oglio
Paratico
Passirano
Pontoglio *
Rovato
Rudiano *
Timoline *
Torbiato
Urago d'Oglio *

Circondario di Salò.

Agnosine *
Barghe *
Bione *
Campoverde
Castrezzone
Gardone Riviera
Gargnano *
Gavardo
Goglione Sopra
Goglione Sotto *
Limone sul Garda *
Maderno *
Manerba
Moscoline
Odolo *
Paitone *
Polpenazze
Portese
Prandaglio *
Preseglie *
Provaglio Sopra *
Provaglio Sotto *
Puegnago
Raffa
Sabbio Chiese *
Salò
San Felice di Scovolo
Sojano del Lago
Sopraponte *
Soprazocco
Tignale *
Toscolano *
Tremosine *
Vallio *
Villanuova sul Clisi
Vobarno *
Volciano

Circondario di Verolanuova.

Cigole *
Fiesse *
Gambara *
Gottolengo *
Leno
Manerbio *
Milzanello *
Pavone del Mella *
Porzano *
Pralboino *

Provincia di Como.

Circondario di Como.

Albate
Albese *
Albiolo *
Albogasio
Alserio
Alzate con Verzago
Anzano del Parco
Appiano *
Arcellasco
Argegno
Arosio *
Asnago *
Bellagio
Bellano
Bene Lario *
Beregazzo *
Bernate Rosales *
Binago *
Bizzarone *
Blevio

Segue Circondario di Como.

Breccia
Bregnano *
Brenna
Brienno
Brunate
Buccinigo
Bulgarograsso *
Bulgorello *
Cabiate
Cadorago *
Cagno
Camnago Faloppia
Camnago Volta
Campione *
Cantù
Capiago *
Carate Lario *
Carbonate *
Carcano
Careno
Carimate *
Carlazzo Valsolda
Carugo
Casanova di Lanza
Casletto
Caslino al Piano *
Casnate *
Cassano Albese
Cassina Rizzardi *
Castello Valsolda
Castelnuovo Bozzente *
Cavallasca
Caversaccio *
Cerano d'Intelvi
Cermenate *
Cernobbio
Cima
Cirimido *
Civello
Civiglio
Colico
Colonno *
Como *
Consiglio di Rumo
Corenno Plinio
Corrido *
Costa Masnaga *
Cremia *
Cremnago *
Cressogno
Crevenna
Croce *
Cucciago *
Dasio *
Dervio
Dizzasco *
Domaso
Dongo
Dorio
Dosso del Liro *
Drano
Drezzo *
Erba Incino
Fabbrica Durini
Fenegrò
Figino Serenza *
Fino Mornasco *
Gaggino *
Garzeno *
Gera
Gironico *
Gottro
Grandate
Grandola *
Gravedona
Griante *
Grona *
Guanzate *
Intimiano
Inverigo
Laglio
Lambrugo
Lenno
Lezza
Lezzeno *
Limido Comasco
Limonta
Lipomo *
Livo *
Locàte Varesino *
Lomazzo *
Loveno sopra Menaggio
Lucino
Luisago
Lurago d'Erba
Lurago Marinone
Lurate Abbate *
Maccio *
Mariano Comense
Maslianico
Menaggio
Merone
Mezzegra
Minoprio *
Mojana *
Moltrasio
Monguzzo
Montano Comasco
Montorfano *
Mozzate
Musso
Nesso
Nibionno
Novedrate
Olgiate Comasco *
Oltrona di S. Mamette *
Orsenigo
Ossuccio
Palanzo *
Parè
Parravicino
Perledo
Pianello del Lario *
Piano Porlezza
Piazza Santo Stefano
Pognana *
Ponte Lambro
Porlezza
Puria
Rebbio
Rezzonico
Rodero *
Rogeno *
Romanò Brianza
Ronago
Rovellasca *
Rovello *
Rovenna *
Sala Comacina
San Siro *
Sant'Abbondio
Senna Comasco *
Solbiate
Solzago *
Sorico *
Tavernerio *
Tavordo *
Torno *

Segue **Circondario di Como.**

Tremezzo
Trevano *
Turate *
Uggiate *
Urio *
Varenna
Vassena
Veniano *
Vercana
Vergosa
Vertemate
Vill'Albese
Villa Romano *

Circondario di Lecco.

Abbadia sopra Adda
Acquate *
Airuno
Aizurro *
Annone di Brianza
Asso *
Bagaggera
Bartesate *
Barzago *
Barzano *
Biglio *
Bosisio *
Brianzola *
Brivio
Bulciago *
Cagliano
Calco
Canzo *
Capiate *
Carella con Mariaga
Casatenuovo
Caslino d'Erba
Cassina Mariaga
Castello sopra Lecco
Castelmarte
Cernusco Lombardone
Cesana di Brianza
Civate
Cologna *
Consonno *
Contra
Cremella *
Dolzago
Dozio *
Ello
Galbiate
Garbagnate Monastero *
Garlate
Germanedo *
Imberido *
Imbersago *
Laorca *
Lecco
Lierna
Linzanico
Lomagna
Lomaniga
Longone al Segrino *
Maggianico
Malgrate *
Mandello del Lario
Merate
Missaglia
Molteno *
Mondonico
Montevecchia
Monticello
Nava *
Novate di Brianza
Oggiono
Olcio
Olgiate Molgora *
Olginate
Onno *
Oriano di Brianza *
Osnago
Paderno d'Adda
Pasturo *
Penzano
Perego
Pescate
Proserpio *
Pusiano *
Rancio di Lecco *
Ravellino *
Robbiate
Rongio
Rovagnate *
Sabbioncello
Sala al Barro
San Giovanni alla Castagna *
Santa Maria Hoè
Sartirana Briantea
Sirone *
Sirtori
Somana *
Suello
Valbrona *
Valgreghentino
Valmadrera
Verderio Inferiore
Verderio Superiore
Viganò *
Villa Vergano
Visino *

Circondario di Varese.

Abbiate Guazzone
Angera *
Arcisate *
Arolo
Azzio *
Ballarate
Barasso
Bardello
Barza *
Barzola *
Bedero Valcuvia
Besano *
Besozzo **
Biandronno
Bisuschio *
Bizzozzero *
Bobbiate
Bodio *
Bosco Valtravaglia *
Brebbia *
Brenno Useria *
Brenta *
Brezzo di Bedero
Brinzio *
Brissago *
Brunello *
Brusimpiano *
Bugugglate

Segue **Circondario di Varese.**

Cabiaglio *
Cadegliano *
Cadrezzate *
Campagnano Vedasca *
Cantello
Capolago
Capronno
Caravate
Cardana
Caronno Corbellaro
Caronno Ghiringhello *
Casciago
Cassano Valcuvia *
Castello Valtravaglia *
Castelseprio *
Castiglione Olona
Castronno *
Cavona *
Cazzago Brabbia *
Cellina
Cerro Lago Maggiore
Cittiglio
Clivio *
Cocquio
Comabbio *
Comerio
Cremenaga *
Crosio della Valle *
Cuasso al Monte *
Cugliate *
Cunardo *
Curiglia *
Cuveglio in Valle *
Cuvio *
Daverio *
Due Cossani *
Dumenza *
Duno
Fabiasco
Ferrera di Varese *
Galliate Lombardo
Garabiolo *
Gavirate *
Gazzada
Gemonio
Germignaga
Gornate Inferiore
Gornate Superiore
Grantola *
Gurone *
Induno Olona *
Ispra *
Lavena *
Laveno
Leggiuno
Lisanza *
Lissago *
Lomnago *
Lonate Ceppino *
Lozza *
Lozzo *
Luino
Luvinate *
Maccagno Inferiore
Maccagno Superiore *
Malgesso *
Malnate *
Marchirolo *
Masciago Primo *
Masnago
Mercallo *
Mesenana *
Mombello Lago Maggiore
Monate
Monvalle
Morazzone *
Morosolo
Muceno *
Musadino *
Musignano *
Olginasio *
Oltrona al Lago *
Orino *
Osmate Lentate *
Pino Lago Maggiore *
Porto Ceresio *
Porto Valtravaglia
Rancio Valcuvia
Ranco *
Roggiano Valtravaglia *
Rovate *
Sangiano
Santa Maria del Monte *
Sant'Ambrogio Olona *
Schianno
Taino *
Ternate *
Torba *
Tradate
Travedona
Trevisago *
Tronzano Lago Magg. *
Valganna *
Varano *
Vararo *
Varese
Vedano Olona *
Velate
Venegono Inferiore
Venegono Superiore
Vergobbio *
Viconago *
Viggiù
Voldomino *
Voltorre *

Provincia di Cremona.

Circondario di Casalmaggiore.

Casalmaggiore
Casteldidone
Drizzona
Scandolara Ravara
San Giovanni in Croce
S. Martino del Lago
Tornata
Torricella del Pizzo
Vho
Voltido

Circondario di Cremona.

Cà d'Andrea
Cappella de' Picenardi
Cingia de' Botti
Derovere
Gabbioneta
Isola Dovarese
Ostiano
Pescarolo ed Uniti
Pessina Cremonese
Soresina
Torre de' Picenardi
Volongo *

Provincia di Mantova.

Distretto di Asola.

Asola *
Casalmoro
Casaloldo *
Castel Goffredo
Ceresara *
Piubega *

Distretto di Canneto sull'Oglio.

Acquanegra sul Chiese *
Canneto sull'Oglio *
Casalromano
Mariana *
Redondesco *

Distretto di Castiglione delle Stiviere.

Castiglione delle Stiviere
Cavriana
Guidizzolo
Medole
Solferino *

Distretto di Mantova.

Bagnolo S. Vito

Distretto di Volta Mantovana.

Goito
Monzambano
Ponti sul Mincio *
Volta Mantovana

Distretto di Viadana.

Sabbioneta

Provincia di Milano.

Circondario di Abbiategrasso.

Marcallo con Casone

Circondario di Gallarate.

Cavaria e Uniti
Crenna

Circondario di Lodi.

Graffignano *
San Colombano al Lambro
Sant'Angelo Lodigiano *

Circondario di Milano.

Cassano d'Adda
Cornate
Gessate
Trezzano Rosa
Vaprio d'Adda

Circondario di Monza.

Bernareggio
Briosco
Lesmo
Monza
Triuggio
Velate Milanese

Provincia di Pavia.

Circondario di Pavia.

Chignolo Po
Inverno
Miradolo

Circondario di Voghera.

Albaredo Arnaboldi
Barbianello
Bonasco
Bottarone *
Borgoratto Mormorolo *
Branduzzo *
Bressana
Broni
Calvignano
Canneto Pavese
Campospinoso *
Canevino *
Casanova Lonati *
Castelletto Po *
Casatisma
Castana
Casteggio
Cigognola
Codevilla
Corvino San Quirico
Donelasco
Godiasco *
Golferenzo *
Lirio
Lungavilla *
Mezzanino *
Montalto Pavese *
Montebello
Montecalvo Versiggia
Montescano
Montù Beccaria
Mornico Losanna
Oliva Gessi
Pancarana *
Port'Albera *
Pietra de' Giorgi
Pinarolo Po
Rea *
Redavalle
Retorbido
Rivanazzano
Robecco Pavese *
Rocca de' Giorgi
Rocca Susella
Rovescala
San Cipriano Po *
San Damiano al Colle
Santa Giuletta
Santa Maria della Versa
Staghiglione
Stradella
Torazza Coste
Torre del Monte
Torricella Verzate
Volpara *
Verretto
Voghera
Zenevredo

Provincia di Sondrio.

Circondario di Sondrio.

Albosaggia *
Andalo *
Ardenno *
Bema *
Berbenno di Valtellina
Buglio in Monte *
Cajolo *
Campovico
Castione Andevenno
Cedrasco *
Cercino
Chiavenna
Cino
Civo
Colorina *
Cosio Valtellino
Dazio *
Delebio *
Dubino *
Faedo *

Segue **Circondario di Sondrio.**

Forcola *
Fusine *
Gordona *
Mantello
Mello
Menarola *
Mese *
Montagna
Morbegno *
Novate Mezzola *
Pendolasco
Piantedo *
Piuro *
Postalesio
Prata Camportaccio *
Rogolo *
Samolaco *
San Giacomo e Filippo *
Sondrio
Spriana *
Talamona *
Torre di Santa Maria *
Traona *
Verceja *
Villa di Chiavenna *

VENETO.

Provincia di Treviso.

Distretto di Castelfranco Veneto.

Riese

Distretto di Conegliano.

Orsago
San Fior di Sopra
San Pietro di Feletto
Susegana
Vazzola

Distretto di Montebelluna.

Arcade
Careano di San Marco
Cornuda *
Crocetta Trevigiana *
Montebelluna
Nervesa
Pederobba
Trevignano
Volpago

Distretto di Oderzo.

Cimadolmo
Mansuè
Motta di Livenza
Oderzo
Ormelle
San Polo di Piave

Distretto di Treviso.

Breda di Piave
Carbonera
Casale sul Sile *
Casier
Istrana
Maserada
Melma
Mogliano Veneto *
Monastier di Treviso *
Morgano *
Paese
Ponzano Veneto
Povegliano *
Preganziol
Quinto di Treviso
Roncade *
San Biagio di Callalta *
Spresiano
Treviso
Villorba
Zenson di Piave *
Zero Branco *

Distretto di Valdobbiadene.

Farra di Soligo
San Pietro di Barbozza
Valdobbiadene
Vidor

Distretto di Vittorio.

Follina

Provincia di Udine.

Circondario di Cividale del Friuli.

Attimis *
Buttrio *
Cividale del Friuli *
Corno di Rosazzo
Drenchia *
Faedis

Grimacco *
Ipplis *
Manzano *
Moimacco *
Povoletto
Premariacco

Prepotto *
Remanzacco
Rodda
San Giovanni di Manzano
San Leonardo *

San Pietro al Natisone *
Savogna *
Stregna *
Tarcetta *
Torreano *

Circondario di Tolmezzo.

Amaro *
Ampezzo *
Arta *
Cercivento *
Chiusaforte *
Comeglians *
Dogna *
Enemonzo *

Forni Avoltri *
Forni di Sopra *
Forni di Sotto
Lauco *
Ligosullo *
Moggio Udinese *
Ovaro *
Paluzza

Paularo
Pontebba *
Prato Carnico *
Raccolana *
Ravascletto *
Raveo *
Resia *
Resiutta *

Rigolato *
Sauris *
Socchieve *
Sutrio *
Tolmezzo *
Treppo Carnico
Villa Santina *
Zuglio *

Distretto di Codroipo.

Bertiolo
Camino di Codroipo *

Codroipo *
Rivolto *

Sedegliano
Talmassons

Varmo

Distretto di Gemona.

Artegna *
Buja *

Gemona
Montenars *

Osoppo *

Venzone

Distretto di Latisana.

Latisana *
Muzzana del Turgnano *

Palazzolo dello Stella *
Pocenia

Precenicco
Rivignano *

Ronchis *
Teor *

Distretto di Palmanova.

Bagnaria Arsa
Bicinicco
Carlino *

Castions di Strada
Gonars
Marano Lagunare *

Palmanova
Porpetto
San Giorgio di Nogaro

Santa Maria la Longa
Trivignano Udinese *

Circondario di Pordenone.

Arba

Azzano Decimo

Cardenons

Riese

Distretto di San Daniele del Friuli.

Colloredo di Monte Albano *	Dignano *	Moruzzo *	San Daniele del Friuli *
	Fagagna	Ragogna *	Sant'Odorico *
Coseano *	Majano *	Rid'Arcano *	San Vito di Fagagna

Distretto di Tarcento

Cassacco *	Magnano in Riviera *	Segnacco *	Treppo Grande *
Ciseriis *	Nimis	Tarcento *	Tricesimo
Lusevera *	Platischis *		

Disretto di Udine.

Campoformido	Meretto di Tomba *	Pasian Schiavonesco *	Reana del Rojale
FelettoUmberto *	Mortegliano	Pavia di Udine *	Tavagnacco *
Lestizza *	Pagnacco *	Pozzuolo del Friuli	Udine
Martignacco *	Pasian di Prato *	Pradamano	

Provincia di Venezia.

Distretto di Dolo.

Fossò			

Distretto di Mestre.

Spinea	Zelarino		

Distretto di Mirano.

Noale	Salzano	Scorzè	

Provincia di Verona.

Distretto di Bardolino.

Bardolino	Garda	Peschiera	Torri del Benaco *
Castelnuovo di Verona	Lazise		

Distretto di Caprino Veronese.

Affi	Brentino *	Castione Veronese *	Costermano
Belluno Veronese *	Caprino Veronese	Cavajon Veronese	Rivoli Veronese

Distretto di San Bonifacio.

Caldiero *	Colognola ai Colli	Monteforte d'Alpone *	San Bonifacio *
Cazzano di Tramigna	Montecchia di Crosara *	Roncà *	Soave

Distretto di San Pietro Incariano.

Dolcè *	Negarine	Pescantina	Sant'Ambrogio di Valpolicella
Fumane	Negrar	San Pietro Incariano	
Marano di Valpolicella			

Distretto di Tregnago.

Illasi *	Mezzane di Sotto		

Distretto di Verona.

Avesa	Marcellise	Pastrengo	S. Martino Buonalbergo
Bussolengo	Mizzole	Quinto di Valpantena	Sona
Grezzana	Montorio Veronese	Quinzano Veronese	Verona
Lavagno	Parona di Valpolicella	S. Maria in Stelle	

Distretto di Villafranca di Verona.

Sommacampagna	Valeggio sul Mincio *	Villafranca *	

Provincia di Vicenza.

Distretto di Bassano.

Rossano Veneto			

EMILIA.

Provincia di Bologna.

Circondario d'Imola.

Casal Fiumanese	Castel San Pietro	Imola	

Circondario di Bologna.

Bologna	Monterenzio	Ozzano dell'Emilia	S. Lazzaro di Savena
Castenaso	Monzuno	Praduro e Sasso	Pianoro
Loiano			

Circondario di Vergato.

Marzabotto			

Provincia di Forlì.

Circondario di Cesena.

Cesena

Provincia di Piacenza.

Circondario di Piacenza.

Agazzano	Gazzola	Pianello Val Tidone	Sarmato *
Borgonovo Val Tidone	Gragnano Trebbiense *	Piozzano	Travo
Calendasco *	Nibbiano	Rivergaro	Ziano
Castel San Giovanni	Pecorara *	Rottofreno	

Circondario di Fiorenzuola d'Arda.

Carpaneto

Provincia di Parma.

Circondario di Parma.

Collecchio

Provincia di Ravenna.

Circondario di Faenza.

Castel Bolognese

MARCHE.

Provincia di Pesaro e Urbino.

Circondario di Pesaro.

Candelara	Fano	Novilara
Cartoceto	Mombarroccio	Pesaro

Provincia di Macerata.

Circondario di Macerata.

Apiro *	Ficano *	Monte Fano *	Tolentino *
Appignano	Macerata	Pollenza *	Treja
Cingoli	Montecassiano *	San Severino Marche	

TOSCANA.

Provincia di Arezzo.

Circondario di Arezzo.

Arezzo	Civitella in Val di Chiana	Cortona	Subbiano
Capolona			

Provincia di Firenze.

Circondario di Firenze.

Barberino di Val d'Elsa	Galluzzo	Reggello	Sesto Fiorentino
Carmignano	Greve	Rignano sull'Arno	Signa
Casellina e Torri	Lastra a Signa	San Casciano in Val di Pesa	Tavarnelle in Val di Pesa
Fiesole	Montespertoli		
Firenze	Prato		

Circondario di Pistoia.

Lamporecchio	Montale	Serravalle	Tizzana
Larciano	Pistoia		

Circondario di San Miniato.

Capraia e Limite	Certaldo	Montaione	Santa Croce sull'Arno
Castelfiorentino	Empoli	Montelupo	Santa Maria in Monte
Castelfranco di Sotto	Fucecchio	San Miniato	Vinci
Cerreto Guidi			

Provincia di Grosseto.

Circondario unico di Grosseto.

Castel del Piano	Gavorrano	Massa Marittima	Pitigliano
Castiglione della Pescaja	Grosseto	Monte Argentario	Roccastrada

Provincia di Livorno.

Circondario di Livorno.

Livorno

Circondario di Portoferraio.

Campo nell'Elba
Capoliveri
Marciana
Marciana Marina
Portoferraio
Porto Longone
Rio nell'Elba
Rio Marina

Provincia di Lucca.

Circondario unico di Lucca.

Altopascio
Bagni di Montecatini
Camajore
Capannori
Lucca
Monsummano
Montecarlo
Pescia
Urzano

Provincia di Pisa.

Circondario di Pisa.

Bagni San Giuliano
Bientina
Buti
Calci
Calcinaja
Capannoli
Cascina
Castellina Marittima
Chianni
Colle Salvetti
Crespina
Fauglia
Lajatico
Lari
Lorenzana
Orciano Pisano
Palaja
Peccioli
Pisa (1)
Ponsacco
Pontedera
Riparbella
Rosignano Marittimo
Santa Luce
Terricciola
Vicopisano

Circondario di Volterra.

Bibbona
Campiglia Marittima
Casale Marittimo
Castagneto Carducci
Cecina
Montecatini Val di Cecina
Montescudaio
Monteverdi
Piombino
Sassetta
Suvereto
Volterra

Provincia di Siena.

Circondario di Siena.

Castelnuovo Berardenga
Gajole
Montalcino
S. Gimignano

(1) Il divieto di esportazione colpisce solo la zona limitata ad Est via Medici e Confini di Cascina; a Nord via del Fosso Vecchio; ad Ovest via Maggiore e di Oratojo fino alla via Emilia; a Sud via Emilia fino all'Osteria (confine di Cascina).

UMBRIA.

Provincia di Perugia.

Circondario di Perugia.

Gubbio	Perugia	Valfabbrica

Circondario di Terni.

Montefranco		

LAZIO.

Provincia di Roma.

Circondario di Civitavecchia.

Montalto di Castro		

Circondario di Viterbo.

Viterbo		

Circondario di Roma.

Mentana	*Monterotondo*	

ABRUZZI.

Provincia di Chieti.

Circondario di Vasto.

Vasto		

Provincia di Teramo.

Circondario di Penne.

Alanno	*Città Sant'Angelo*	*Montesilvano*

Circondario di Teramo.

Atri	*Morro d'Oro*	*Notaresco*	*Silvi*
Montepagano			

CAMPANIA.

Provincia di Salerno.

Circondario di Sala Consilina.

Ispani	*Torraca*	*Vibonati*	
Santa Marina	*Tortorella*		

PUGLIE.

Provincia di Bari.

Circondario di Altamura.

Alberobello	Cassano delle Murge	Gravina	Santeramo in Colle
Altamura	Cisternino	Grumo Appula	Toritto
Binetto	Gioia del Colle	Noci	

Circondario di Bari.

Acquaviva delle Fonti	Casamassima	Loseto	Putignano
Bari delle Puglie	Castellana	Modugno	Rutigliano
Bitetto	Ceglie del Campo	Mola di Bari	San Michele di Bari
Bitonto	Cellammare	Monopoli	San Nicandro di Bari
Bitritto	Conversano	Montrone	Triggiano
Canneto di Bari	Fasano	Noicattaro	Turi
Capurso	Giovinazzo	Palo del Colle	Valenzano
Carbonara di Bari	Locorotondo	Polignano a Mare	

Circondario di Barletta.

Andria	Canosa di Puglia	Minervino Murge	Terlizzi
Barletta	Corato	Ruvo	Trani
Bisceglie	Molfetta	Spinazzola	

Provincia di Foggia.

Circondario di Foggia.

Cerignola	Lucera	*Orta Nova* (1)	San Ferdinando
Foggia	Monte S. Angelo	Trinitapoli	

(1) Il divieto di esportazione è limitato alla sola parte del territorio compreso nei seguenti confini:
1° La strada comunale Orta Nova-Carapelle fino all'incrocio con la provinciale Foggia-Cerignola;
2° La strada provinciale dal suddetto incrocio fino alla frazione Scillitani;
3° Da questa frazione seguendo la diramazione nel Carapelle sino alla immissione nel Carapelle;
4° Il confine del comune di Orta Nova con Foggia sino all'incrocio formato dal Tratturo col Carapelle;
5° Il Tratturo che da Foggia va ad Orta Nova fino all'incrocio con la provinciale Foggia-Cerignola;
6° Il confine tra il comune di Orta Nova e quello di Stornara fino alla provinciale Stornara-Orta Nova;
7° La strada provinciale Stornara-Orta Nova fino alla comunale Orta Nova-Carapelle.

Circondario di San Severo.

San Severo
Torremaggiore

Provincia di Lecce.

Circondario di Brindisi.

Brindisi
Caglie Messapico
Carovigno
Erchie
Francavilla Fontana
Guagnano
Latiano
Mesagne
Oria
Ostuni
Salice Salentino
San Donaci
San Pancrazio Salentino
San Vito dei Normanni
Torre Santa Susanna
Veglie

Circondario di Gallipoli.

Acquarico del Capo
Alessano
Alezio
Alliste
Andrano
Aradeo
Casarano
Castrignano del Capo
Corsano
Diso
Galatone
Gallipoli
Giaggianello
Maglie
Matino
Minervino di Lecce
Miggiano
Montesano
Morciano
Marciano di Leuca
Muro Leccese
Nardò
Neviano
Nociglia
Parabita
Patù
Poggiardo
Presicce
Racale
Ruffano
San Nicola
Salve
Scorrano
Secli
Specchia
Supersano
Taurisano
Taviano
Tricase
Tuglie
Ugento

Circondario di Lecce.

Arnesano
Bagnolo del Salento
Campi Salentino
Carmiano
Carpignano Salentino
Cellino San Marco
Collepasso
Copertino
Corigliano d'Otranto
Cutrofiano
Galatina
Lecce
Lequile
Leverano
Lizzanello
Melendugno
Monteroni di Lecce
Novoli
Otranto
Palmarigi
S. Cesario di Lecce
S. Donato di Lecce
San Pietro Vernotico
S. Pietro in Lama
Sogliano Cavour
Soleto
Squinzano
Surbo
Torchiarolo
Trepuzzi
Uggiano la Chiesa

Circondario di Taranto.

Avetrana
Carosino
Castellaneta
Faggiano
Fragagnano
Ginosa
Grottaglie
Laterza
Leporano
Lizzano
Manduria
Martina Franca
Maruggio
Massafra
Melendugno
Montemesola
Monteparano
Mottola
Palagianello *
Palagiano *
Pulsano
Roccaforzata *
S. Giorgio sotto Taranto
S. Marzano di S. Giuseppe
Sava
Taranto

BASILICATA.

Provincia di Potenza.

Circondario di Matera.

Bernalda	Grassano	Matera	Montescaglioso
Ferrandina	Irsina	Miglionico	Pomarico
Grottole			

Circondario di Potenza.

Acerenza	Genzano	Montemurro	Spinoso
Banzi	Marsico Nuovo	Pietragalla	

Circondario di Melfi.

Montemilone	Palazzo S. Gervasio		

CALABRIE.

Provincia di Catanzaro.

Circondario di Catanzaro.

Albi	Davoli	Palermiti	Simeri e Crichi
Andali	Fossato Serralta	Pentone	Soverato
Amaroni	Gagliato	Petrizzi	Soveria Simeri
Argusto	Gasperina	San Floro	Squillace
Badolato	Girifalco	Santa Caterina del Jonio	Taverna
Borgia	Guardavalle	Sant'Andrea Apostolo del Jonio	Tiriolo
Caraffa di Catanzaro	Isca	Satriano	Torre di Ruggero
Catanzaro	Magisano	Sellia	Zagarise
Centrache	Montauro	Sersale	
Cropani	Montepaone	Settingiano	

Circondario di Cotrone.

Carfizzi	Cutro	Mesoraca	Petrona
Cirò	Isola Caporizzuto	Petilia Policastro	San Nicola dell'Alto
Cotrone			

Circondario di Monteleone di Calabria.

Acquaro	Drapia	Mileto	San Calogero
Briatico	Fabrizia	Nardò di Pace	San Costantino Calabro
Capistrano	Filogaso	Nicotera	Sorianello
Cessaniti	Joppolo •	Piscopio	Soriano
Dasà	Limbadi •	Pizzo	Tropea •
Dinami	Majerato	Ricadi	Zambrone

Circondario di Nicastro.

Carlopoli
Cicala
Conflenti
Cortale
Curinga
Feroleto Antico
Francavilla Angitola
Gimigliano
Gizzeria
Maida
Matirano
Motta Santa Lucia
Nicastro
Platania
Sambiase
San Mango d'Aquino
San Pietro a Maida

Provincia di Cosenza.

Circondario di Castrovillari.

Acquaformosa
Altomonte
Amandolara
Cassano all'Jonio
Castrovillari
Civita
Frascineto
Montegiordano
Mottafollone
San Donato di Ninea
San Sosti
Santa Caterina Albanese
Sant'Agata di Esaro

Circondario di Cosenza.

Belsito
Casole Bruzio
Castrolibero
Celico
Cerzeto
Cosenza (Donnici)
Dipignano
Fagnano Cartello
Lattarico
Marzi
Mongrassano
Montalto Uffugo
Paterno Calabro
Rogiano Gravina
Rogliano
Rota Greca
San Giovanni in Fiore
San Marco Argentano
San Martino di Finita
Spezzano Grande
Torano Castello

Circondario di Paola.

Ajello in Calabria
Amantea
Belmonte Calabro
Belvedere Marittimo
Bonifati
Falconara Albanese
Fuscaldo
Lago
Longobardi
San Gineto
San Pietro in Amantea
Terrati

Circondario di Rossano.

Corigliano Calabro
Longobucco
Rossano Calabro

Provincia di Reggio Calabria.

Circondario di Gerace.

Ardore
Benestare
Bianco
Bovalino
Brancaleone
Bruzzano Zeffirio
Caraffa del Bianco
Caulonia
Ciminà
Feruzzano
Gerace Marina
Gerace Superiore
Giojosa Jonica
Grotteria
Mammola
Martone
Palizzi
Pazzano
Platì
Portigliola
Riace
Roccella Jonica
Samo
San Giovanni di Gerace
Sant'Ilario del Jonio
Siderno Marina
Staiti
Stignano

Circondario di Palmi.

Anoja
Cosoleto
Delianuova
Feroleto della Chiesa
Gioja Tauro
Jatrinoli
Laureana di Borello
Melicuccà
Molochio
Oppido Mamertina
Palmi
Radicena
Rizziconi
Rosarno
San Procopio
Santa Cristina d'Aspromonte
Sant'Eufemia d'Aspromonte
Scido
Seminara
Sinopoli
Terranova Sappo Minulio
Tresilico
Varapodio

Circondario di Reggio Calabria.

Bagaladi
Bagnara Calabra
Bova
Bova Marina
Calanna
Campo di Calabria
Cannitello
Cardeto
Cataforio
Catona
Condofuri
Fiumara
Gallico
Gallina
Laganadi
Melito di Porto Salvo
Montebello Jonico, già Fossato di Calabria
Motta San Giovanni
Pellaro
Podargoni
Reggio di Calabria
Rosali
Salice Calibro
Sambatello
San Lorenzo
San Roberto
Sant'Alessio in Aspromonte
Santo Stefano in Aspromonte
Scilla
Villa San Giovanni
Villa San Giuseppe

SICILIA.

A tutti indistintamente i Comuni della Sicilia è stato esteso il divieto di esportazione di vegetali ed altre materie indicate all'articolo 1 del decreto ministeriale 11 agosto 1902 riportato a pagina 13-15, epperò nessuna delle stazioni sicule può accettare spedizioni del genere per il continente.

Le stazioni stesse possono invece accettare spedizioni in destinazione di località della Sicilia, trattandosi di Comuni contermini fillosserati, nei quali più non si applica il sistema distruttivo.

SARDEGNA.

Provincia di Cagliari.

Circondario di Cagliari.

Arixi *
Armungia
Assemini
Ballao
Barrali *
Burcei *
Cagliari
Capoterra *
Decimomannu *
Decimoputzu *
Donigala Siurgus *
Dolianova
Donori *
Elmas *
Furtei *
Gesico *
Gesturi *
Goni *
Guamaggiore *
Guasila
Mandas
Maracalagonis
Monastir *
Monserrato

Segue **Circondario di Cagliari.**

Muravera
Nuraminis
Nurri
Orroli *
Ortacesus *
Pimental *
Pirri *
Pula *
Quarto S. Elena
Quartuccio *
Samassi
Samatzai *
S. Basilio *
S. Gavino Monreale *
Sanluri
S. Nicola Gerrei
S. Pietro Pula *
S. Sperato
S. Andrea Frius *
S. Vito
Sarrocch *
Sardara
Segarius *
Selargius
Selegas
Senorbi *
Serdiana
Serramanna
Serrenti
Sestu
Settimo S. Pietro *
Seurgus *
Sicci S. Biagio *
Silius *
Simai *
Sisini
Soleminis
Suelli *
Tuili
Ussana *
Uta *
Villamar *
Villanovafranca *
Villaputzu
Villasalto *
Villasimius *
Villasor
Villaspeciosa *

Circondario di Iglesias.

Arbus *
Calasetta *
Carloforte *
Domus de Maria *
Domusnovas *
Fluminimaggiore *
Gonnesa *
Gonnos Fanadica *
Guspini *
Musei *
Narcao *
Pabbilonis *
Palmas Suergiu *
Portoscuso *
Santadi *
Sant' Antioco *
Serbariu *
Siliqua *
Teulada *
Tratalias *
Vallermosa *
Villacidro *
Villamassargia *
Villarios Masainas *

Circondario di Lanusei.

Aritzo *
Arzana
Atzara
Austis *
Bari Sardo
Barumini *
Baunei
Belvi *
Desulo *
Escalaplano
Escolca
Esterzili *
Gadoni *
Gairo Nuovo
Genoni *
Gergei
Gesturi *
Girasole
Ilbono
Isili
Jerzu
Laconi *
Lanusei
Lasplassas *
Loceri
Lotzorai
Meana Sardo
Nuragus *
Nurallao *
Nurri
Orroli
Ortueri
Osini
Perdasdefogu *
Sadali
Serri
Seui
Seulo
Sorgono
Talana *
Tertenia
Teti *
Tiana *
Tonara *
Tortoli
Triei
Ulassai
Urzulei *
Ussassai
Villagrande Strisaili *
Villanovatulo *

Circondario di Oristano.

Abbasanta
Aidomaggiore
Ales *
Allai *
Ardauli
Assolo *
Asuni *
Bannari d'Usellus *
Baradili *
Baradili S. Pietro *
Baressa *
Bauladu *
Bidoni *
Birori
Bonarcado *
Boroneddu *
Borore
Bortigali
Bosa
Busachi
Cabras
Collinas *
Cuglieri
Curcuris *
Domusnovas Canales *
Donigala Fenugheda *
Dualchi
Escovedu *
Figu *
Flussio
Fordongianus
Genuri
Ghilarza
Gonnoscodina *
Gonnosnò *
Gonnostramazza *
Lunamatrona *
Macomer
Magomadas
Marrubbiu *
Massama *
Masullas *
Milis *
Modolo
Mogharella *
Mogoro *
Montresta
Morgongiori *
Narbolia *
Neoneli
Noragugume *
Norbello
Nughedu S. Vittoria *
Nurachi *
Nuraxinieddu *
Nureci *
Ollastra Simaxis *
Ollastra Usellus *
Palmas Arborea *
Pau *
Pauli Arborei *
Paulilatino
Pompu *
Riola
Ruinas *
Sàgama
Samugheo
S. Nicola d'Arcidano
Santa Giusta *
S. Antonio Ruinas *
Santu Lessurgiu
S. Vero Congius *
S. Vero Milis
Scano Montiferro
Sedilo *
Seneghe
Senis *
Sennariolo *
Setzu *
Siamaggiore
Siamanna *
Siapiccia *
Siddi *
Sili *
Simala *
Simaxis *
Sindia *
Sini
Siris *
Soddi *
Solanas *
Solarussa
Sorradile
Suni
Tadasuni *
Terralba
Tinnura
Tramatza
Tresnuraghes *
Tuili *
Turri
Ula Tirso *
Uras *
Usellus *
Ussaramanna *
Villanovaforru
Villanova Truschedda *
Villaurbana *
Zeddiani *
Zeppara *
Zufaliu *
Zuri *

Provincia di Sassari.

Circondario di Alghero.

Alghero
Banari
Bessude
Bonnanaro
Bonorva
Borutta
Cheremule
Cossoine
Giave
Mara
Monteleone Rocca Doria
Olmedo
Padria
Pozzomaggiore
Romana
Semestene
Siligo
Tiesi
Torralba
Villanova Monteleone

Circondario di Nuoro.

Bitti
Bolotana
Dorgali
Fonni
Galtelli
Gavoi
Irgoli
Loculi
Lei
Lodè
Lodine
Lula
Mamojada
Nuoro
Oliena
Ollolai
Olzai
Onani
Onifai
Oniferi
Orani
Orgosolo
Orosei
Orotelli
Orune
Osidda
Ottana
Ovodda
Posada
Sarule
Silanus
Siniscola
Torpè

Circondario di Ozieri.

Alà dei Sardi
Anela
Ardara
Benetutti
Berchida
Bono
Bottidda
Buddusò
Bultei
Burgos
Esporlatu
Illorai
Ittiréddu
Monti
Mores
Nughedu di San Nicolò
Nule
Oschiri
Ozieri
Pattada
Tula

Circondario di Sassari.

Bulzi
Cargeghe
Castel Sardo
Chiaramonti
Codrongianus
Florinas
Itiri
Laerru
Martis
Muros
Nulvi
Osilo
Ossi
Perfugas
Ploaghe
Porto Torres
Putifigari
Sassari
Sedini
Sennori
Sorso
Tissi
Uri
Usini

Circondario di Tempio Pausania.

Aggius
Bortigiadas
Calangianus
La Maddalena
Luras
Nuchis
Santa Teresa Gallura
Tempio Pausania
Terranova

Circolare n. 38. (C.).

Validità richieste Mod. C¹ 114 per trasporti in servizio effettuati dalle imprese.

(Vedi ordine di servizio n. 160-1915).

Si è rilevato che non di rado le stazioni accettano e danno corso a trasporti effettuati da imprese assuntrici di lavori per conto dell'Amministrazione, malgrado che la richiesta mod. C1-114, presentata per fruire del prezzo di cent. 3 per tonnellata-chilometro, sia già scaduta di validità.

Ad evitare l'emissione di rilievi, cui dà luogo l'irregolare carteggio dei detti trasporti, si rammenta che per fruire del prezzo su indicato, i trasporti stessi devono essere eseguiti *entro i due mesi dalla data del rilascio della richiesta mod.* C1-*114,* come è previsto dall'ultimo capoverso dell'art. 11 delle « norme per l'eseguimento dei trasporti per conto ed a richiesta dei servizi dell'Amministrazione » allegato all'ordine di servizio 160 (bollettino ufficiale N. 20-1915).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare n. 39. (C.)

Tasse di sosta.

(Vedi ordine di servizio n. 318-1915).

Malgrado la tassativa ed esplicita disposizione contenuta nel punto 2° dell'ordine di servizio N. 318, inserito nel Bollettino ufficiale N. 48, del 2 dicembre 1915, si è rilevato che molte sta-

zioni. nel fare luogo allo svincolo dei trasporti, non provvedono a quintuplicare le tasse di sosta dopo i primi due giorni di giacenza.

Tale anormalità dà luogo alla emissione di rilievi a debito in quantità notevole e per importi rilevanti, e conseguentemente provoca un maggiore lavoro agli uffici di revisione e reca pregiudizio agli interessi dell'Amministrazione.

Devesi quindi raccomandare al personale delle gestioni di curare la stretta osservanza della prescrizione sopra ricordata.

Nell'occasione trovasi opportuno di richiamare le raccomandazioni fatte a tutto il personale interessato perchè abbia a provvedere sempre con particolare diligenza alla più sollecita emissione ed al pronto recapito delle lettere di avviso di arrivo delle merci, e ciò nell'interesse tanto dell'Amministrazione quanto del pubblico.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Comunicazioni

Esclusione dalle gare. — Con decreto 13 marzo 1916, n. 117, del ministro della guerra, la ditta Properzi Nicola, di cui è proprietario lo stesso signor Properzi Nicola, fu G. Battista, nato a Luccoli, domiciliato in Milano, possidente, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
3ª	Delegato	**Bernieri** Achille - Capo Uff. - Div. Traz. Firenze.	Rinunciatario.
3ª	Delegato supplente	**Caldara** Carlo - Capo Ufficio - Div. Mov. Milano.	Diventato Delegato effettivo.
4ª	Rappresentante supplente	**Citernesi** geom. Lorenzo - Assistente dei lavori - Sezione lav. Firenze.	Rinunciatario alla carica di Rappresentante supplente.
5ª	Delegato	**Rossi** Gaetano - Disegnatore - Serv. Lavori Roma.	**Rossi** Gaetano - Applicato tecnico - Serv. Lavori Roma.
5ª	Rappresentante	**Bruschetti** Mario - Disegnatore - Sez. Lav. Est Milano.	Richiamato alle armi - Sostituito provvisoriamente, nella carica di Rappresentante dal Rappresentante supplente **Trama** Luigi e, nella carica di Delegato dal Delegato supplente **Bonfadelli** Vittorio.
7ª	Delegato	**Bartolucci** Luigi - Applicato - Uff. Contr. Prod. Firenze.	Sostituito provvisoriamente dal Delegato della Circoscrizione di Bologna **Cavalieri** Luigi perchè richiamato alle armi.
7ª	Id.	**De Rossi** dott. Camillo - Applicato - Div. Mov. Bologna.	**11. 4. 915** Destituito.
7ª	Delegato supplente	**Lepore** Stefano - Applicato - Istituto Sperimentale Roma.	Sostituisce provvisoriamente il Delegato della Circoscrizione di Ançona **Fanti** Ferdinando richiam. alle armi.
7ª	Id.	**Paolone** Giuseppe - Applicato - Div. Lav. Ancona.	Richiamato alle armi.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
12ª	Delegato	**Lombardi** Achille - Manovale - Dep. Comb. Reggio C.	**Lombardi** Achille - Capo sq. dei mag. - Dep. Comb. Reggio C.
14ª	Id.	**Petrucci** Pasquale - Capo sq. cant. - Sez. Lav. Napoli Sud.	**24. 11. 915.** Collocato fuori ruolo per servizio in Libia. Sostituito provvisoriamente dal Delegato supplente **Pigrò** Carlo.
19ª	Id.	**Urbano Esperti** Ettore - Fuochista - D. L. Campasso.	**Urbano Esperti** Ettore - Fuochista - D. L. - Mantova.
19ª	Delegato supplente	**D'Ottavio** Andrea - Fuochista C. V. - Roma Trast.	**D'Ottavio** Andrea - Fuochista C. V. - Rip. Tecnico Roma.
23ª	Delegato	**Ferrone** Nicola - Accenditore - Dep. loc. Roma San Lorenzo.	**Ferrone** Nicola - Fuochista - Dep. loc. Roma S. Lorenzo.
25ª	Id.	**Luperi** Gaetano - Manovale d'off. - Officina Veicoli Lucca.	**Luperi** Gaetano - Frenatore - P. V. Lucca.
27ª	Delegato supplente	**Vanni** Pilade - Capo staz. di 2° gr. - Staz. Loano.	**Vanni** Pilade - Capo staz. di 2° gr. - Staz. Moncalvo
27ª	Id.	**Vesce** Crescenzo - Capo stazione di 3° gr. - Comignago.	**25. 2. 916** Morto.
29ª	Id.	**Di Palma** Antonio - Capo teleg. di 1° gr. - Stazione Alessandria.	**Di Palma** Antonio - Capo teleg. di 1° gr. - Staz. Roma Termini.
31ª	Delegato	**Sensi** Guglielmo - Aiut. applicato - Staz. Firenze C. M.	**Sensi** Guglielmo - Applicato - Staz. Firenze C. M.
35ª	Delegato supplente	**Lepore** Francesco - Manovratore - Staz. Napoli.	**Lepore** Francesco - C. sq. manovratori - Staz. Napoli.
39ª	Id.	**Catalano** Rocco - Conduttore - P. V. Taranto.	**Catalano** Rocco - Capo conduttore - P. V. Taranto.
41ª	Id.	**Bertelle Arturo** - Capo sq. operai - D. L. Venezia C.	**Bertelle** Arturo - Capo sq. operai - D. L. Bologna.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

ANNO IX - N. 15

13 APRILE 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, aprile 1916 — Tip. Editrice Nazionale C. 80

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

Per memoria).

In appendice:

Parte quarta. -- Giurisprudenza ferroviaria:

Decreto Luogotenenziale 30 *marzo* 1916, *n.* 370, *col quale vengono stabilite, per la durata della guerra, speciali limitazioni alla produzione e vendita dell'acciaio, del ferro, della ghisa e di altri metalli* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi conferita e dei poteri conferiti al R. Governo colla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Ritenuta la necessità di regolare durante la guerra il rifornimento dei materiali necessari all'esercito, all'armata ed ai servizi pubblici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri e dei ministri della guerra e della marina, di concerto coi ministri di grazia e giustizia, delle finanze, del tesoro, dell'agricoltura, industria e commercio e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per tutta la durata della guerra, gli stabilimenti che producono nel Regno: acciaio, ferro di vario genere, ghisa, ottone, maillechort, tomback, trafilati o laminati di rame, non potranno disporre in alcun modo dei prodotti di loro fabbricazione o comunque acqui-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 7 aprile 1916, n. 82

stati, se non direttamente a favore delle Amministrazioni della guerra e della marina, nè potranno dare esecuzione ai contratti di vendita e di fornitura dei prodotti stessi, che avessero in corso con altre persone od enti, quando ne sia negato il consenso dal Sottosegretariato di Stato per le armi e munizioni, escluso ogni diritto al risarcimento di danni, sia delle parti fra di loro, sia in confronto dell'Amministrazione militare.

Art. 2.

Entro dieci giorni dalla pubblicazione del presente decreto, gli esercenti degli stabilimenti medesimi, dovranno denunziare al Sottosegretariato per le armi e munizioni, i contratti di vendita e fornitura dei prodotti che essi abbiano in corso di esecuzione e gli impegni di vendita assunti. Il Sottosegretariato per le armi e munizioni, determinerà quali contratti non debbano aver corso, o quali lo debbano avere per un quantitativo ridotto, avuto riguardo:

1° alle necessità del munizionamento e dei bisogni per l'esercito e per l'armata;

2° alle necessità per le ferrovie dello Stato e per altri pubblici servizi;

3° alle necessità del commercio e del privato consumo.

Art. 3.

Per gli stessi scopi cui al precedente articolo, il Sottosegretariato per le armi e munizioni avrà il diritto di regolare la produzione dei varî stabilimenti, in relazione alla loro potenzialità ed alla loro speciale efficienza, e di ordinare la distribuzione dei prodotti fra quelle ditte ed officine che debbono impiegarli per i bisogni della difesa dello Stato e per le altre esigenze pubbliche, curando nei limiti del possibile il collocamento della produzione. Esso è autorizzato altresì a stabilire periodicamente i prezzi che debbono servire di base per le contrattazioni dei prodotti anzidetti, avuto riguardo al costo delle materie prime. I prezzi così fissati, non sono soggetti ad impugnativa o reclamo.

Art. 4.

Qualsiasi contravvenzione alle disposizioni del presente decreto, è punita colla reclusione fino a tre mesi, e colla multa da L. 50 a L. 10,000.

Art. 5.

Ogni controversia che fosse per derivare dall'applicazione del presente decreto, sarà definita in conformità dell'articolo 10 del R. decreto 26 giugno 1915, n. 993.

Art. 6.

I nostri ministri della guerra e della marina stabiliranno fra loro le norme occorrenti per l'attuazione del presente decreto.

Art. 7.

Il presente decreto entrerà in vigore nel giorno successivo alla sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 marzo 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

Salandra — Zupelli — Corsi — Orlando — Daneo — Carcano — Cavasola — Ciuffelli.

Visto, *Il guardasigilli:* Orlando.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 2 *aprile* 1916, *n.* 369, *che vieta la vendita di navi mercantili italiane a stranieri, e disciplina l'esercizio della navigazione mercantile nazionale* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il codice per la marina mercantile ed il codice di commercio (libro II);

Visto il R. decreto 1° aprile 1915, n. 428;

Visto il Nostro decreto 23 gennaio 1916, n. 70;

Visto il Nostro decreto 10 febbraio 1916, n. 165;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce poteri straordinari al Governo del Re;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro della marina, di concerto con quelli degli affari esteri, delle colonie e di grazia giustizia e dei culti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Fino a nuove disposizioni, l'efficacia giuridica tanto nel Regno quanto nelle colonie della vendita, della cessione e di qualsiasi altro passaggio di proprietà di navi nazionali, o di carati di navi

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, 6 aprile 1916, N. 81.

nazionali, nonchè dei contratti di pegno e di cambio marittimo, dovunque compiuti, è subordinata alla preventiva approvazione del ministro della marina.

Gli atti stipulati in contravvenzione a tale disposizione sono nulli, e non debbono essere ricevuti dalle autorità marittime e consolari alle quali fossero presentati per la trascrizione.

Queste disposizioni si applicano anche ai battelli, alle barche e ai galleggianti di ogni specie, non muniti d'atto di nazionalità, comprese le imbarcazioni con motore a scoppio, a qualunque uso siano destinati.

Art. 2.

Fino a nuova disposizione sono vietati i noleggi ed i viaggi di piroscafi nazionali di stazza netta eguale o superiore a 250 tonnellate, e di velieri nazionali di stazza uguale o superiore a 500 tonnellate, quando abbiano per scopo o per effetto:

1° il permanente impiego della nave in acque estere per servizi di trasporto, rimorchio, deposito, ecc.;

2° il trasporto anche per un solo viaggio, di uomini e cose tra porti esteri;

3° il viaggio della nave senza carico tra porti esteri.

Il ministro della marina può accordare permessi speciali di noleggio o di viaggio tra porti esteri in deroga a tale divieto, su domanda delle Società di navigazione o degli armatori nazionali interessati.

Art. 3.

Il ministro della marina ha facoltà di vietare con singole disposizioni il noleggio o i viaggi, nei casi previsti dal precedente articolo, per qualsiasi nave nazionale non soggetta al divieto di cui all'articolo medesimo e per qualsiasi battello, barca, o galleggiante non munito d'atto di nazionalità.

Art. 4.

I viaggi di piroscafi nazionali di qualsiasi stazza e dei velieri nazionali di stazza netta uguale o superiore a 500 tonnellate, da porti del Regno o delle colonie a porti esteri, debbono essere preventivamente autorizzati dal ministro della marina.

Sono esenti da tale obbligo:

1° i piroscafi da passeggeri addetti a linee sovvenzionate o a linee regolari transatlantiche per i viaggi stabiliti negli itinerari approvati dal Ministero della marina;

2° i piroscafi requisiti o noleggiati o gestiti dalle Amministrazioni dello Stato o ad esse appartenenti.

Art. 5.

Nei viaggi di piroscafi nazionali di qualsiasi stazza e di velieri nazionali di stazza netta uguale o superiore a 500 tonnellate, da porti esteri a porti del Regno o delle colonie, è vietato il trasporto di carichi che non abbiano per ultima destinazione un porto italiano.

Le autorità consolari visteranno i manifesti di carico dei piroscafi nazionali in partenza dai porti di loro giurisdizione, e ingiungeranno al capitano di non imbarcare merci che non siano diretti a porti del Regno o delle colonie.

Il ministro della marina può tuttavia accordare speciali permessi in deroga a questo divieto, informandone l'autorità consolare competente.

Art. 6.

In caso di inosservanza delle disposizioni contenute negli articoli 2, 4 e 5 o dei divieti imposti a termini dell'art. 3 le navi alle quali l'inadempienza si riferisce saranno requisite, ed ai proprietari o agli armatori non spetterà alcun compenso, salvo il rimborso delle spese vive di esercizio da essi sostenute.

Le autorità marittime e consolari possono negare le spedizioni ed impedire con qualunque mezzo la partenza delle navi inadempienti, anche prima che sia ordinata la requisizione senza compenso.

Art. 7.

L'efficacia giuridica degli atti posti in essere e non ancora trascritti alla data di pubblicazione del presente decreto, in contrasto con le disposizioni del decreto stesso, è sospesa, finchè il ministro della marina non abbia dato il suo benestare al riguardo.

Le autorità marittime e consolari non potranno procedere alla trascrizione di tali atti finchè non consti loro di questa autorizzazione, ferme restando, per quanto riguarda i contratti di pegno e di cambio marittimo, le disposizioni di cui al 2° e 3° comma dell'articolo 2 del Nostro decreto in data 23 gennaio 1916, n. 70.

Art. 8.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno della sua pubblicazione, intendendosi abrogati, dalla stessa data, il R. decreto 1° aprile 1915, n. 428, e il Nostro decreto 10 febbraio 1916, n. 165.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 aprile 1916.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CORSI — SONNINO — MARTINI — ORLANDO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi e della Croce Rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di marzo 1916, la somma di L. 108.000, di cui L. 36.000 — cioè il terzo — sono state assegnate al sig. presidente del Comitato centrale dell'Associazione Italiana della Croce Rossa, il quale ha acconsentito che L. 900 siano versate all'opera dello « Scaldarancio » — e L. 72.000 — corrispondenti agli altri due terzi — sono state assegnate ai prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stato pertanto erogata, nel periodo dal luglio 1915 al marzo 1916, la somma di L. 1.032.000,00.

Ordine di Servizio N. 73. (C.M.).

Servizi internazionali. Istruzione per l'eseguimento dei trasporti merci da o per l'estero - Edizione 1° gennaio 1913.

(Vedi Ordine di Servizio N. 377-1914).

Il penultimo capoverso del punto 1° dell'art. 16 *Noleggio dei copertoni,* a pag. 27 della sopra menzionata istruzione, deve essere sostituito dal seguente:

« I copertoni da fornirsi dietro domanda degli speditori do-
« vranno essere, di massima, di proprietà dell'amministrazione di

« partenza. Ove però una stazione fosse eventualmente in possesso « di un copertone di proprietà di una amministrazione estera e si « presentasse una spedizione diretta a località servita da quell'am- « ministrazione, la detta stazione potrà senz'altro utilizzare il coper- « tone estero, e ciò in conformità al punto 13 dell'ordine di servizio « N. 111-1914 ».

Restano beninteso in vigore, fino a nuovo avviso, le disposizioni restrittive circa la fornitura dei copertoni, contenute nell'ordine di servizio n. 100-1915.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Ordine di servizio n. 74. (C.).

Riduzione di tariffa per i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di frumento e farina di frumento.

(Vedi Ordini di servizio n. 41, 109 157, 230 e 305-1915).

La validità delle riduzioni di tariffa concesse dalle ferrovie sottoindicate per le spedizioni di *frumento* e *farina di frumento* (*compresi i semolini*), di cui gli ordini di servizio N. 41, 109, 157, 230 e 305-1915, è prorogata fino al 30 giugno 1916, ferme restando le disposizioni degli ordini di servizio stessi.

Ferrovia Mandela-Subiaco;
» Rezzato-Vobarno;
» Brescia-Iseo-Edolo;
» Valle Brembana;
» Massa Marittima-Follonica Porto;
» Reggio Emilia-Ciano d'Enza;
» Cancello-Benevento;

Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie;
» Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale;
» Grignasco-Coggiola;
» Monza-Molteno;
» Rovato-Iseo e diramazione Bornato-Passirano-Paderno;
» Padova-Piazzola;
» Orbetello-Porto S. Stefano;
» Castelbolognese-Riolo;
» Fano-Fermignano;
» Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide;
» Ferrara-Copparo;
» Stazione per la Carnia-Villa Santina.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, e 22.

Ordine di servizio n. 75. (M. C.).

Limitazione del servizio merci nella stazione di Rivarolo Ligure.

Dal giorno 17 aprile 1916 la stazione di Rivarolo Ligure sarà esclusa dai trasporti a P. V. Ord. — tanto in partenza che in arrivo — di recipienti vuoti, ossa, benzina e merci ascritte alle ultime tre categorie dell'allegato 9 alle Tariffe.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 49, di contro al nome di Rivarolo Ligure nella colonna 10, alla lettera *O* dovrà aggiungersi il

richiamo (13) riportando a piè di pagina la corrispondente annotazione:

(13) Esclusa dai trasporti di recipienti vuoti, ossa, benzina e merci ascritte alle ultime tre categorie dell'Allegato 9 alle Tariffe.

Nella « Prefazione all'Orario generale di servizio » (parte seconda) a pag. 8, di fianco al nome di Rivarolo Ligure dovrà praticarsi il richiamo (43) riportando a pag. 12 la corrispondente nota:

(43) Esclusa dai trasporti a P. V. Ord. di recipienti vuoti, ossa, benzina e merci ascritte alle ultime 3 categorie dell'allegato 9 alle Tariffe.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Ordine di servizio n. 76. (M. L.).

Attivazione del doppio binario nel tratto Castelfranco Veneto-Montebelluna.

Dalle ore 12 del 10 aprile 1916 è stato attivato il servizio a doppio binario nel tratto Castelfranco Veneto-Montebelluna della linea Camposampiero-Montebelluna.

Dalla data suddetta i dischi di II categoria di protezione delle stazioni di Castelfranco Veneto, verso Montebelluna, e di Fanzolo da entrambi i lati sono stati spostati da destra a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano senza variarne la distanza dall'asse dei corrispondenti fabbricati viaggiatori.

Il disco di II categoria di protezione della stazione di Montebelluna, verso Castelfranco, trovasi già da tempo a sinistra rispetto ai treni cui comanda.

In dipendenza del raddoppio sono stati sistemati i deviatoi ed i binari delle stazioni estreme di Castelfranco Veneto e di Montebelluna, e nella stazione intermedia di Fanzolo fu impiantato un binario intermedio per le precedenze promiscue della lunghezza utile di circa m. 520.

Ordine di servizio n. 77. (C.).

Tariffa locale N. 235 p. v.

(Vedi Ordine di Servizio N. 7-1916).

Col 16 aprile 1916 la tariffa locale n. 235 piccola velocità, valevole per i trasporti di « acido cloridrico e acido solforico », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Ravenna.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n 78. (C.).

Tariffa locale 220 P. V.

(Vedi ordine di servizio n. 233-1915).

Col 16 aprile 1916 le serie B-*a* e C-*a* della tariffa locale 220 piccola velocità, valevoli rispettivamente per i trasporti di « zuc-

chero greggio e melasso » e di « zucchero comune », saranno estese alle spedizioni effettuate in destinazione della stazione di Foligno.

Pertanto nelle suddette serie di tariffa dovrà essere compresa come stazione destinataria quella di Foligno.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 79. (S.).

Provvedimenti per facilitare l'esecuzione dei lavori e delle provviste.

Il Consiglio di amministrazione nella seduta del 5 aprile 1916 ha approvato che nell'appalto e nell'esecuzione dei lavori e delle provviste per conto delle ferrovie dello Stato, siano applicate, per tutta la durata della guerra, le disposizioni del decreto Luogotenenziale 27 febbraio 1916, N. 231, (pubblicato nel Bollettino ufficiale N. 11-1916), autorizzando il direttore generale a decidere sulle domande delle imprese che in applicazione delle dette disposizioni venissero presentate, con parere favorevole, dai Capi dei Servizi e delle Unità speciali.

Ordine di servizio n. 80. (M. L.).

Attivazione di una cabina per apparato centrale e sistemazione del segnalamento in Reggio Emilia, lato Bologna e Scandiano.

Dalle ore 12 del giorno 27 aprile 1916 verrà attivato nella stazione di Reggio Emilia un apparato centrale idrodinamico, col-

locato in apposita cabina (B), impiantata a m. 734.50 dall'asse del F. V., a monte dei binari di corsa ed alla progressiva chilometri 60+700,50 della linea Bologna-Milano, per la manovra dei nuovi segnali di arrivo e di partenza dei treni lato Bologna e Scandiano e del gruppo dei deviatoi posti all'estremo della stazione in prossimità della cabina stessa.

I segnali che verranno attivati sono i seguenti:

a) *Per gli arrivi da Bologna.* — Semaforo a candeliere (situato a sinistra dei treni in arrivo, a m. 199 dalla punta dello scambio estremo e a m. 1064,50 dall'asse del F. V.) con due piantane ciascuna ad un'ala di 1ª categoria. L'ala della piantana più alta, a sinistra, comanda agli ingressi al F. V., quella della piantana più bassa, a destra, comanda all'ingresso al fascio merci.

Detto semaforo è preceduto a m. 1008 dal relativo semaforo di avviso, a sbalzo, pure situato a sinistra dei treni in arrivo.

b) *Per gli arrivi da Scandiano al F. V.* — Semaforo ad un'ala di II categoria collocata a m. 240,50 dalla punta del deviatoio estremo ed a m. 1125 dall'asse del F. V. Esso è posto alla destra dei treni in arrivo.

c) *Per le partenze dal F. V. verso Bologna.* — Semaforo, a sbalzo, ad un'ala posto fra la II e III linea a m. 106 dall'asse del F. V.

d) *Per le partenze dal F. V. verso Scandiano.* — Semaforo ad un'ala posto fra la III e IV linea, a m. 106 dall'asse del F. V.

e) *Per le partenze dal Fascio Merci verso Bologna.* — Semaforo ad un'ala posto a m. 707,50 dall'asse del F. V. ed a m. 27 dall'asse della cabina, all'estremo del fascio merci.

La cabina manovra i deviatoi che interessano i treni in arrivo ed in partenza posti all'estremo sud della stazione ed i segnali che comandano agli arrivi da Bologna e da Scandiano e quello di partenza dal fascio merci su Bologna. Inoltre dà il consenso, con leva sui segnali di partenza dal F. V., verso Bologna e Scandiano.

Il F. V. dà consenso imperativo alla cabina su tutti i segnali di protezione di cui ai precedenti punti *a*) e *b*).

L'esistente posto di manovra a terra situato fra la II e la III linea a m. 100 dal F. V., manovra con leva a terra i due segnali di partenza di cui ai punti *c*) e *d*), completa mediante interruttori a chiave i consensi dati dal F. V. sui segnali di protezione della stazione e manovra le comunicazioni, con leva unica, fra i vari binari di corsa in prossimità del posto stesso.

Le manovre dei segnali e delle comunicazioni e degli interruttori di consenso del posto a terra di cui sopra sono opportunamente collegate fra loro mediante serrature e fermascambi F. S.

Il F. V. e la cabina sono collegati fra di loro mediante comunicazione telefonica.

Le Divisioni interessate impartiranno, nella rispettiva competenza, le disposizioni per la regolare attivazione dei suddetti nuovi impianti.

Distribuite agli agenti della classe 55 dei compartimenti di Bologna e di Milano.

Ordine di servizio n. 81. (R.).

Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dell'anno finanziario 1915-16.

(Vedi ordini di servizio n. 182 e 307-1915).

Pag. 13. — Dopo il conto 16 di entrata aggiungere il seguente:

« *16 bis - Introiti dei servizi di navigazione libera*:

A) *Con piroscafi dell'Amministrazione* partitario . . *51 bis*
B) *Con piroscafi di altre Amministrazioni dello Stato* partitario . . . . *51 ter*
C) *Con piroscafi requisiti* . . . . *51 quater*

Pag. 14 e 15. — All'annotazione posta di contro al sottoconto 20 E di entrata, partitario 67, aggiungere:

« *e le quote di addebito per il premio dovuto al personale che contesta le irregolarità di viaggio* ».
togliendo di conseguenza tale parte dalla nota posta di contro al sottoconto 27 G di entrata, partitario 91.

Pag. 26. — La dizione del conto 101 di entrata viene modificata come in appresso:

« *101 - Ministero della guerra - Anticipazioni e rimborsi per linee in esercizio militare*:

A) *Linea Torino-Chivasso-Aosta*, partitario *306*
B) . . . . » *306 bis*
C) . . . . » *306 ter* ».

Pag. 27. — Dopo il conto 111 di entrata aggiungere i seguenti nuovi conti:

« *111 bis - Contributo del centesimo di guerra*:

A) *Ritenute al personale 0.375* %, partitario *333 bis*
B) *Ritenute a terzi 1* % . . . . » *333 ter* ».
« *111 ter - Marche da bollo ritenute a terzi*. . . . . » *333 quat.* ».

Pag. 44. — Al paragrafo 9 della spesa aggiungere il seguente conto:

« *29 bis - Spesa dei servizi di navigazione libera*:

A) *Con piroscafi dell'Amministrazione*, partitario . *660*
B) *Con piroscafi di altre Amministrazioni dello Stato* partitario *661*
C) *Con piroscafi requisiti* partitario *662*

Pag. 46. — Alla nota posta di contro al conto 42 di spesa aggiungere:

« *Saranno inoltre da contabilizzarsi a debito di questo conto le spese per il pagamento del canone per occupazione di terreno consortile della Chiappella nel compartimento di Genova e di quello*

per occupazione di terreno di proprietà del Comune di Milano per impianto dello scalo Olona nel compartimento di Milano ».

Pag. 48. — Al conto 48 di spesa aggiungere il seguente sottoconto:

« *L. Spese eccezionali occasionate dalla guerra*, partitario *732* colla seguente annotazione:

« *Le imputazioni da farsi a questo sottoconto devono essere concordate preventivamente col Servizio Ragioneria* ».

Pag. 61. — La dizione del conto 130 di spesa viene modificata come in appresso:

« *130 - Ministero della guerra - Spese per linee in esercizio militare* »:

A) *Linea Torino-Chivasso-Aosta*, partitario *1012*
B) . . . . » *1012 bis*
C) . . . . » *1012 ter.*

Pag. 63. — Di seguito al conto 140 di spesa aggiungere i seguenti nuovi conti:

« *140 bis - Versamento del contributo di guerra*:
A) *Ritenute al **personale** 0,375 %*, partitario *1062 bis*
B) *Ritenute a terzi 1 %* . . . . . » *1062 ter*

« *140 ter - Versamento importo marche da bollo ritenute a terzi* . . . . , partitario *1062 quat*-

ponendo ad entrambi la seguente annotazione:

« *da usarsi dal Servizio Ragioneria* ».

Allegato all'ordine di servizio n. 72
pubblicato nel Bollettino n. 14
del 1916

REGOLAMENTO

per la disinfezione dei veicoli e dei locali ferroviari

Disposizioni generali.

§ 1.

Le seguenti disposizioni riguardano la disinfezione:

1° *dei veicoli ferroviari*, ad eccezione dei carri bestiame, per i quali sono in vigore speciali norme governative e dell'Amministrazione;

2° *dei piroscafi* della Navigazione dello Stato e dei *Ferry-Boats;*

3° *dei locali ferroviari.*

§ 2.

Le disinfezioni si distinguono in *ordinarie e straordinarie*.

Le disinfezioni *ordinarie* saranno praticate a complemento dell'ordinaria pulizia:

1° alle *carrozze*, almeno una volta l'anno, di regola in occasione delle visite periodiche o della pulizia radicale periodica;

2° *ai piroscafi* ed ai *ferry-boats* ogni semestre ed in occasione del loro passaggio ai bacini di carenaggio;

3° a tutti i *locali ferroviari* più specialmente frequentati dal pubblico (sale d'aspetto, atrî, corridoi, ecc.) non meno di una volta l'anno, nell'epoca più favorevole per le esigenze di servizio.

Nelle stazioni le latrine dovranno essere disinfettate almeno una volta al giorno.

§ 3.

Le disinfezioni *straordinarie* saranno praticate nelle carrozze, nei piroscafi, nei ferry-boats e nei locali ferroviari, ogni volta che in essi siasi verificato un caso di malattia contagiosa, di cui allo art. 129 del Regolamento Generale Sanitario 3 febbraio 1901, numero 45 (1), e in quei casi speciali (treni di emigranti, pellegrinaggi nelle linee frequentate da tubercolotici ecc.), nei quali, su parere conforme del Servizio Sanitario, si riconosca la necessità di una disinfezione del treno e dei locali delle stazioni.

TRASPORTO DEI MALATI CONTAGIOSI.

§ 4.

Quando si richieda il trasporto di un malato, ad eccezione dei casi di somma urgenza, deve essere presentato un certificato medico dal quale risulti la natura della malattia.

Gli individui dichiarati affetti da una delle malattie contagiose, riportate in nota al paragrafo 3, potranno viaggiare, ma soltanto in *compartimento riservato*, non avente comunicazione diretta con gli altri compartimenti, e qualora la loro malattia *non sia stata compresa* — nelle relative ordinanze della Direzione Generale della Sanità Pubblica — fra quelle, che implicano divieto

---

(1) Sono da considerarsi come malattie infettive dell'uomo, per le quali è obbligatoria la denuncia all'Autorità comunale, a termini dell'art. 129 del Regolamento generale sanitario 3 febbraio 1901, n. 45, il morbillo, la scarlattina, il vaiuolo e vaioloide, il tifo addominale, il tifo petecchiale, la difterite, il croup, la febbre puerperale, il colera, la febbre gialla, la peste bubbonica ed altre malattie diffusive, o sospette di esserlo, che venissero indicate dalla Autorità sanitaria con speciali ordinanze.

di viaggiare. Ogni trasporto di ammalati deve essere accompagnato almeno da una persona per la necessaria assistenza.

Tali disposizioni vengono estese ai viaggiatori in partenza nei piroscafi e nei ferry-boats.

§ 5.

Nel caso, in cui l'ammalato abbandoni la carrozza prima che questa sia giunta al termine del viaggio, il personale del treno chiude a chiave il compartimento ritenuto infetto, e quelli con esso comunicanti e non altrimenti isolabili; alza i vetri e fa piombare alla stazione tutte le porte d'accesso al compartimento.

Quando ciò non sia possibile, eserciterà una rigorosa sorveglianza, perchè nessuno possa entrare nel compartimento ritenuto infetto.

La carrozza dopo ciò potrà proseguire fino al termine del viaggio.

§ 6.

Quando durante il viaggio accada che un viaggiatore sia colpito da malattia sospetta contagiosa, il personale del treno deve procurare l'isolamento del malato, facendo passare i viaggiatori, che si trovassero nello stesso compartimento, in altri dei compartimenti vuoti della stessa carrozza e, quando questi fossero tutti occupati, facendo prima passare in altre carrozze i viaggiatori che non hanno avuto contatto col malato.

Nei compartimenti occupati rispettivamente dall'infermo e dai viaggiatori che hanno avuto contatto con lui, non dovranno avere accesso altri passeggieri.

Alla prima fermata del treno, il Capo conduttore avvertirà il Capo stazione, il quale avviserà telegraficamente il Capo della stazione di destinazione del viaggiatore, il Ministero dell'Interno (Direzione generale della Sanità pubblica), i Prefetti dei luoghi di provenienza e di destinazione, ed i Prefetti, nella cui giurisdizione si trovano le stazioni capo-linea.

§ 7.

Il Capo del treno, in cui viaggia un individuo riconosciuto o sospettato affetto da malattia contagiosa, nella stazione, dove questo discende, dovrà subito avvertire il Capo stazione, al quale curerà che siano consegnati tutti gli effetti del viaggiatore, che possano ritenersi contaminati. Il Capo stazione avviserà subito il Sindaco per gli opportuni provvedimenti.

I viaggiatori, che hanno avuto contatto con quello ritenuto contagioso, potranno proseguire il loro viaggio; per ciò che riguarda il trattamento da usarsi verso i medesimi, saranno date istruzioni con speciali ordinanze, a seconda delle varie epidemie.

§ 8.

I compartimenti che hanno servito al trasporto dei viaggiatori, di cui ai §§ 4 e 6, dovranno essere regolarmente disinfettati, secondo le norme, che verranno in appresso indicate.

La stazione che ritira dalla circolazione la carrozza che deve essere disinfettata vi applicherà un cartello con la scritta « *da disinfettarsi* », la terrà isolata dalle altre, in luogo appartato e non frequentato dal pubblico, curando che i vetri dei finestrini ne siano alzati e gli sportelli chiusi a chiave e piombati, avviserà quindi telegraficamente la competente Squadra di disinfezione, dandone nello stesso tempo notizia al proprio Ufficio sanitario.

§ 9.

Avvenuta la disinfezione, ne sarà redatto apposito verbale, firmato dal Capo squadra responsabile e controfirmato dal Capo stazione, il quale dopo ciò potrà rimettere la carrozza in circolazione.

Nel verbale saranno indicati: la serie ed il numero della carrozza ed i compartimenti disinfettati, nonchè tutte le altre indicazioni, che saranno prescritte.

§ 10.

In tutti i casi indicati nei paragrafi 4, 5 e 6, il personale del treno segnerà nel foglio veicoli il numero della carrozza, che deve essere disinfettata seguìta dell'annotazione *Da disinfettarsi i compartimenti...*

Il Capo treno darà speciale avvertenza dell'annotazione all'altro Capo treno, nell'eventuale cambio delle squadre, o al Capo stazione se la carrozza è al termine del viaggio.

DISINFEZIONE DEI LOCALI.

§ 11.

La disinfezione straordinaria dei locali aperti al pubblico, che si abbia ragione di ritenere contaminati per l'eventuale sosta di una persona riconosciuta o sospettata affetta da malattia contagiosa, sarà praticata dietro diretta richiesta del Capo stazione, che però ne darà avviso al sanitario competente.

La disinfezione di tutti gli altri locali verrà eseguita dietro disposizione del competente Medico di riparto.

Sia nel caso di disinfezioni straordinarie di locali aperti al pubblico, che di altri locali, alle operazioni della disinfezione dovrà assistere o il competente Ispettore sanitario od il Medico di riparto, per le necessarie istruzioni nei diversi casi.

I suddetti locali dovranno rimanere chiusi e verranno restituiti al loro pristino uso solo dopo che dal Capo squadra disinfettatori sia stata rilasciata la dichiarazione dell'avvenuta disinfezione, controfirmata dal Sanitario che avrà assistito all'operazione.

§ 12.

La disinfezione straordinaria dei locali ritenuti infetti dei piroscafi sarà eseguita dietro disposizione del Comandante e sarà praticata con i mezzi e con l'apposito personale di bordo.

La disinfezione straordinaria dei locali ritenuti infetti dei ferry-boats verrà richiesta dal rispettivo Comandante e praticata dalla Squadra di disinfezione più prossima alla sede di approdo, seguendo le stesse norme in uso per le carrozze.

Tanto per le disinfezioni dei piroscafi, come per quelle dei ferry-boats devono essere redatti — con le solite norme — circostanziati verbali, firmati dal Capo disinfettatore responsabile e controfirmati dal Comandante.

Squadre di disinfezione.

§ 13.

Nei principali centri ferroviari, e di regola presso le sedi degli Uffici sanitari, sono istituite apposite *Squadre di disinfezione*, composte ciascuna di almeno tre agenti, dipendenti dal Servizio Veicoli e addestrati nella tecnica delle disinfezioni.

Ogni Squadra dovrà avere a corredo gli apparecchi e gli oggetti necessari, come in appresso viene specificato.

Il personale di semplice manovalanza, in aiuto a quello della Squadra, verrà fornito — a seconda del bisogno — dal Servizio al quale è affidata la pulizia ordinaria dei veicoli, o da quello che ha in consegna i locali da disinfettarsi.

Materiale per le disinfezioni.

§ 14.

Ogni località sede di Squadra di disinfezione avrà in dotazione un apparecchio trasportabile, con motore autonomo, per la spolveratura meccanica.

Ogni Squadra avrà in dotazione tutti gli apparecchi, attrezzi, recipienti, oggetti speciali di vestiario, disinfettanti, ecc., che verranno indicati nelle apposite Istruzioni teorico-pratiche per le disinfezioni.

§ 15.

Ogni piroscafo della Navigazione dello Stato sarà munito degli apparecchi, recipienti, attrezzi ed accessori, come pure delle uniformi complete e degli oggetti varî della disinfezione personale, come è prescritto nelle apposite Istruzioni, di cui al precedente paragrafo 14.

TECNICA DELLE DISINFEZIONI.

§ 16.

Per le disinfezioni, sia ordinarie che straordinarie, delle carrozze e dei locali ferroviari, valgono le norme generali seguenti:

Carrozze con addobbi (I e II classe, ecc.). — La disinfezione di dette carrozze comprenderà la *spolveratura, la lavatura e la disinfezione propriamente detta.*

1° La spolveratura degli addobbi dovrà essere praticata *di massima* con apposita macchina spolveratrice.

Qualora in via eccezionale ciò non sia possibile, la spazzolatura sarà praticata con le dovute cautele, previa nebulizzazione antisettica.

2° La lavatura del pavimento dovrà essere praticata con soluzione calda di carbonato di soda; quella delle pareti non coperte di stoffa, fino all'altezza dei finestrini, con soluzione calda di sapone molle.

3° La disinfezione propriamente detta verrà eseguita mediante nebulizzazione con soluzione di formalina del commercio.

§ 17.

Carrozze senza addobbi (di III classe, bagagliai, veicoli postali, ecc.). — La disinfezione delle carrozze senza addobbi comprenderà la *lavatura* e la *disinfezione* propriamente detta:

1° La lavatura delle pareti, dei sedili e del pavimento sarà fatta con soluzione calda di carbonato di soda. Le parti così lavate dovranno essere accuratamente asciugate.

2° La disinfezione verrà eseguita con soluzione di sublimato corrosivo o di lisoformio grezzo.

§ 18.

Ritirata delle carrozze. — La lavatura delle pareti e del pavimento sarà fatta adoperando una soluzione calda di sapone molle di potassa.

La disinfezione dell'ambiente verrà fatta con nebulizzazione di formalina o con soluzione di cresolo saponato.

Il vaso, il tubo di scarico e le parti sottostanti saranno disinfettati con latte di calce preparato di recente o meglio con la stessa soluzione di cresolo saponato.

§ 19.

Disinfezione dei piroscafi e dei ferry-boats. — La disinfezione dei piroscafi e dei ferry-boats verrà praticata servendosi dell'apparecchio Clayton e delle apposite pompe spruzzatrici, secondo i bisogni.

§ 20.

Disinfezione dei locali. — La disinfezione dei locali comprende:

1° *La spazzatura e spolveratura completa,* avendo cura di aspergere prima il pavimento con abbondante soluzione di sublimato corrosivo;

2° *La lavatura del pavimento* con soluzione calda di carbonato di soda;

3° *La disinfezione delle pareti,* con soluzione di sublimato corrosivo.

Quando vi siano mobili, tendaggi, arredi e oggetti di metallo, invece che col sublimato, si praticherà la disinfezione mediante sviluppo di aldeide formica.

§ 21.

Disinfezione delle latrine delle stazioni. — La disinfezione delle latrine delle stazioni sarà fatta lavando il pavimento, le pareti, sino all'altezza di due metri e gli orinatoi (eccettuati quelli ad olio), con soluzione calda di carbonato di soda o con soluzione di cresolo saponato.

I vasi ed i tubi di scarico delle latrine saranno disinfettati con latte di calce, eccettuati quelli delle latrine a depurazione biologica.

Questi, occorrendo, saranno sottoposti al trattamento speciale, che sarà prescritto dalle relative ordinanze della Direzione generale della Sanità Pubblica.

§ 22.

Biancherie, effetti letterecci, ecc. — Per le biancherie, effetti letterecci, ecc., la disinfezione sarà fatta, dove ciò è possibile, mediante stufa a vapore d'acqua sotto pressione, o, a seconda dei casi mediante immersione nella soluzione di sublimato corrosivo, o mediante bollitura e lavatura al bucato.

Le disinfezioni mercè il calore umido saranno ordinate dal competente Ufficio sanitario, e praticate mediante stufa Geneste-Herscher montata su carro funzionante da stazione mobile di disinfezione, e perciò munito di un apparecchio per lo sviluppo di vapore di formaldeide e di mastelli per le disinfezioni chimiche.

§ 23.

I Servizi interessati daranno le disposizioni e le istruzioni di loro competenza per l'applicazione del presente regolamento.

In singoli casi speciali, e su parere del competente Ufficio sanitario, è fatta facoltà di derogare alle istruzioni tecniche emanate per le disinfezioni, adottando metodi e disinfettanti diversi da quelli prescritti.

Comunicazioni.

Opera di previdenza a favore del personale.

(Legge 19 giugno 1913, n. 641).

Dopo la comunicazione fattasi nel bollettino N. 3 del 20 gennaio 1916, la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato, a tutto il 31 marzo 1916, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	ESERCIZIO	Indennità di buonuscita (art. 1 § 1 della legge)						Sussidi temporanei ad orfani. (art. 1 § 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi. (art. 1 § 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (art. 3 della legge)					
		ad agenti			a famiglie							ad agenti			a famiglie		
		N.	Importo		N.	Importo		N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo		N.	Importo	
Approvate dal 1° gennaio a tutto il 31 marzo 1916. .	1912-13	»	852	75	»	242	25	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	1913-14	»	230	»	»	232	50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	1914-15	3	1.947	47	29	11.590	33	12	4.494	»	108	»	»	»	»	»	»
	1915-16	431	333.549	52	109	66.058	07	102	35.720	2	600	5	46	52	1	1	80
Aggiungendo quelle approvate precedentemente		8167	6.199.233	45	1842	1.089.261	37	1237	439.293	48	16.626	132	1.083	03	33	290	8[illegible] (1)
Si ha un totale a tutto il 31 marzo 1916 . .		8601	6.585.813	19	1980	1.167.384	52	1351	479.507	50	17.334	137	1.129	55	34	292	69

(1) Nell'adunanza N. 51 del 17 gennaio 1916 furono revocati N. 2 rimborsi di trattenute, per l'importo complessivo di L. 12.10.

Sul residuo della disponibilità dell'esercizio finanziario 1915-1916, nonchè sul residuo della somma di L. 50.000 —, di cui la precedente comunicazione pubblicata sul Bollettino n. 29-1915, furono approvate dal Comitato, dopo il 31 dicembre 1915, le seguenti concessioni:

1°) - Sussidi temporanei ad orfani di pensionati
(*art. 1 n. 2 lettera c) della legge*)

N. 3, a favore degli orfani sottoindicati:

a) *Leonardo, Traiano* e *Settimio*, orfani di primo letto dell'applicato pensionato *Selvaggi* Giuseppe (62178); L. 465 annue, con decorrenza 1° novembre 1915;

b) *Giuseppe* e *Giovanni*, orfani del manovale pensionato *Carovigno* Michele (67774): L. 312 annue, con decorrenza 1° gennaio 1916;

c) *Ettore*, orfano del capo squadra alle merci pensionato *Ghiringhelli* Domenico (100656): L. 240 annue, con decorrenza 1° febbraio 1916.

2°) - Assegni alimentari vitalizi a congiunti bisognosi
art. 1 n. 3 lettera e) della legge)

N. 9, a favore delle sottoindicate persone di famiglie di ex agenti:

a) *Siciliano* Maria Assunta, sorella dell'operaio di 1ª classe pensionato *Siciliano Gennaro* (64282): L. 300 annue, con decorrenza 1° dicembre 1915;

b) *Seghi* Enrichetta, madre dello scritturale *Fontanelli* Tito (43916): L. 300 annue, con decorrenza 1° novembre 1915;

c) *Iacolino* Assunta, vedova del manovale *Marchica* Orazio (123341): L. 300 annue, con decorrenza 1° febbraio 1916;

d) *Cipollone* Vito e *Ritrovata* Angela, genitori del capo conduttore *Cipollone* Sabatino (116033) (morto nel terremoto del 13 gennaio 1915): L. 300 annue, con decorrenza 1° ottobre 1915;

e) *Dei* Ada, vedova del guardafreno *Querci* Paride (124025): L. 300 annue, con decorrenza 1° settembre 1915;

f) *Angelini* Bianca, vedova del capo ufficio *Cuciniello cav. Domenico* (109): L. 360 annue, con decorrenza 1° luglio 1915;

g) *Bruno* Francesca, sorella dell'operaio di 2ª classe pensionato *Bruno* Francesco (9545): L. 300 annue con decorrenza 1° ottobre 1915;

h) *Salvoni* Lucia Decima Seconda, madre del capo stazione di 3° grado *Canali* Bortolo (15556): L. 360 annue, con decorrenza 1° gennaio 1916;

i) *Brunati* Ester, sorella del capo stazione di 2° grado pensionato *Bruno* Francesco (9545): L. 300 annue, con decorrenza 1° marzo 1916.

3°) - RICOVERO DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE

(*art. 2 penultimo capoverso della legge*)

N. 10, a favore degli orfani sottoindicati:

a) *Giovanni*, orfano del guardiano *Cillo* Giuseppe (76754); oppure *Vito*, nel caso in cui data la sua età ed il non corrispondente grado d'istruzione, fosse difficile ricoverare l'orfano Giovanni;

b) *Carlo*, orfano del macchinista *Robotti* Giovanni (76138);

c) *Ruggero*, orfano del fuochista *Biaggini* Alberto (85305);

d) *Vincenzo*, orfano dell'operaio di 1ª classe *Di Matteo* Achille (29969);

e) *Elena*, orfana del capo stazione di 1° grado *Armocida* Vincenzo (62089);

f) *Iris*, orfana del fuochista *Izzo* Francesco (78449), a condizione che il tutore concorra nelle spese del ricovero con la somma annua di L. 78, rappresentante la quota parte della pensione di cui l'orfana gode sul fondo pensioni;

g) *Alfredo*, orfano del conduttore *Galloni Cesare* (5359) a condizione che la madre concorra nelle spese del ricovero con la somma annua di L. 108, rappresentante la quota di pensione di cui l'orfano gode sul fondo pensioni;

h) *Antonia* e *Tommaso*, orfani del deviatore *Cacciola* Francesco (4922);

i) *Solismo* e *Spaltero*, orfani del manovale *Morellini* Agostino (105103);

l) *Cleide*, orfana del capo squadra operai *De Santis* Quirino (61229).

4° - Revoche di ricoveri

Concetta, orfana del manovale *Marchica* Orazio (123341) (vedasi Bollettino N. 3 del 20 gennaio 1916).

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera, furono dal Comitato nominati i seguenti patroni, cui venne affidata l'assistenza e la sorveglianza degli orfani ricoverati in Istituti di educazione e di istruzione:

Bologna: *Maggesi* Arturo, sotto capo ufficio, Divisione Movimento;

Cosenza: *Savarese* Giovanni, capo stazione;

Macerata: *Bufalo* Nazzareno, capo stazione;

Milazzo: *Riotta* Costantino, capo stazione;

NAPOLI: *De Chiara* Giovan Giuseppe, capo ufficio, Divisione Lavori;

PESCALLO DI BELLAGIO: *Cacciari* Emilio, sotto ispettore Movimento Lecco;

PISA: *Paoli* cav. Fausto, sotto ispettore a riposo, colà residente; sidente;

PORTICI: *Andrioli* Vittorio, capo tecnico di 1° grado all'officina di Pietrarsa (Napoli);

SALERNO: *Montarelli* cav. Ing. Angelo, ispettore capo, Sezione Lavori;

TERAMO: *Berra* Cesare, capo stazione;

VEROLI: *Breazzano* Giuseppe, capo della stazione di Frosinone.

Dall'ispettore sig. *Gargiulo* cav. rag. Giovanni, della Divisione Movimento di Milano, sono state versate L. 10 a favore dell'Opera di previdenza.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

SENTENZE

Incendi alle proprietà contigue alla ferrovia - Fuoruscita di scintille dalle locomotive - Estremi della responsabilità dell'esercente.

L'Amministrazione ferroviaria non è tenuta al risarcimento dei danni per gli incendi prodotti ai fondi contigui alla linea dalla fuoruscita di scintille dalle locomotive, se non nel caso di fatti od omissioni colpose, imputabili alla ferrovia ed ai propri dipendenti.

CORTE DI CASSAZIONE DI ROMA - sentenza 8 febbraio-2 marzo 1916 - (*Pres.* Mortara; *Est.* Faggella; *P. M.* De Feo) - Ferrovie Stato c. Sinibaldi.

FATTO.

Con atto 12 luglio-7 ottobre 1913, la signora Annunziata Sinibaldi convenne l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato innanzi al pretore di Corneto Tarquinia, chiedendo il risarcimento dei danni subìti da un incendio prodotto in un suo fondo limitrofo alla linea ferroviaria in quel di Montalto di Castro, per le scintille che erano uscite dalla locomotiva di un treno viaggiante. E per provare la negligenza dell'Amministrazione domandò una prova testimoniale.

Ma il tribunale di Civitavecchia ha ammessa questa prova come concludente e opportuna ed in aggiunta accettata la tesi dell'attrice relativa ad una responsabilità anche senza colpa.

Con atti della stessa data 12 luglio-7 ottobre 1913 la medesima attrice aveva istituita contro l'Amministrazione ferroviaria una identica azione per altri danni derivanti dalla stessa causa.

E il giudizio si svolge negli identici termini.

Con sentenza 9 aprile 1914, il pretore di Corneto respinse la domanda ritenendo del pari inconcludente la prova. Ma il tribunale con sentenza 3-10 marzo 1915, ha ammessa questa prova, pur accogliendo la tesi del danno incolpevole.

Contro questa sentenza l'Amministrazione ha prodotto due ricorsi pei seguenti motivi:

1° Violazione degli art. 517 n. 2, 361 n. 2, 360 n. 6 e 7 Codice procedura civile.

2° Violazione degli art. 1151 e 1153 e 438 Codice Civile, art. 233 a 241 alla legge sulle opere pubbliche; e art. 40 e 46 legge sulle espropriazioni per pubblica utilità; art. 517 n. 3 Codice procedura civile.

IN DIRITTO.

Il Supremo Collegio considera che le due sentenze impugnate hanno per obbietto una identica quistione giuridica, decisa con identici criteri, rivestita della medesima forma; e identici sono i motivi di annullamento. Le due questioni identiche dal punto di vista giuridico si agitano fra le stesse parti. Onde i due ricorsi così connessi e identici, possono essere riuniti e decisi con una medesima sentenza.

Il Supremo Collegio considera che i due ricorsi dell'Amministrazione ferroviaria sono diretti principalmente contro la seconda parte della sentenza impugnata in cui il tribunale ha adottato come una delle ragioni per decidere nel senso suesposto, quella che attinse alla moderna corrente d'idee tendente ad affermare nel campo del nostro diritto positivo, come principio generale, una responsabilità senza colpa pei danni causati da un qualsiasi obbietto patrimoniale o da qualsiasi esercizio di attività al patrimonio altrui. Questa corrente d'idee, giunta al punto estremo specialmente nelle recente dottrina francese, attribuisce al concetto di

colpa, espresso nell'art. 1151 (1382 codice francese), un significato tutto obbiettivo, indipendente da ogni comportamento doloso o colposo dell'autore, estendendo la responsabilità perfino al solo *fatto delle cose;* in sostanza colpa significherebbe volontaria causalità esterna; e ciascuno risponderebbe dei danni recati all'altrui patrimonio o all'altrui persona con fatti da lui volontariamente compiuti, indipendentemente da ogni indagine sul concorso o no di negligenza.

Ora, questa dottrina, che potrebbe costituire una semplice aspirazione *de lege ferenda*, non può essere accolta come principio generale nel nostro dirito oggetivo, oltre i casi tassativamente stabiliti negli articoli 1154 e 1155 del nostro codice civile, e oltre i casi di garanzia e di assicurazione contemplati nelle leggi speciali sugli infortuni in occasione del lavoro.

E nel nostro diritto manca finanche una disposizione simile a quella del 55-1310 del codice austriaco, del 55-529 del codice germanico e dell'art. 58 del codice federale svizzero delle obbligazioni. Onde non è possibile estendere il principio, ammesso nella nostra legislazione in determinati casi tassativi, ai casi ordinari in cui impera la generale *regula iuris* tradizionale, che la responsabilità deriva dal concorso dell'ingiuria, quale lesione ingiusta del diritto altrui, e del dolo o della omissione di diligenza, colpa. Occorre, dunque, che all'elemento oggettivo sia congiunto l'elemento soggettivo, perchè sorga a carico dell'autore del fatto lesivo ed ingiusto, la responsabilità e la conseguente obbligazione al risarcimento dei danni prodotti.

In alcuni casi, come in quelli sopra enunciati degli art. 1154 e 1155 del codice civile, la legge, in considerazione del comportamento che la persona deve tenere in certe speciali condizioni della sua attività, stabilisce l'obbligo del risarcimento dei danni, sebbene essa non abbia influito con la sua volontà o con una omissione di diligenza a produrli. In questi casi speciali l'obbligazione deriva dal solo elemento oggettivo dell'ingiuria, o, come alcuni romanisti lo definiscono, dal torto oggettivo o dalla ingiustizia obbiettiva, ovvero, secondo un'altra autorevole dottrina, dal principio della garantia in conseguenza dell'assunzione dei rischi che la legge impone ad una persona in determinata circostanza o in un determinato modo in cui si svolge la sua attività.

Ma questa responsabilità, non derivante da dolo o da colpa, non può essere estesa oltre i casi e i limiti entro i quali la legge ha inteso contenerla, perchè nel nostro diritto privato costituisce una deviazione dal principio generale e fondamentale della imputabilità del fatto lesivo e del danno. Per quanto si stia sostenendo da alcuni che nel diritto romano e nell'antico diritto germanico bastasse a generare la responsabilità civile il solo nesso di causalità esterna fra il fatto lesivo e il danno, è certo che nel nostro diritto questa causalità è bastevole in alcuni casi speciali e che fuori di essi vige la generale regola della responsabilità derivante dal dolo o dalla colpa, come del resto è pur insegnamento comune nello stesso diritto romano (fr. 61 Dig. 26, 7; fr. 5,552 9,2).

Sotto questo punto di vista, adunque, le sentenze impugnate sono erronee, e meriterebbero di essere annullate.

Senonchè, esse contengono un altro ordine di considerazioni indipendente dall'altro errato e che s'informa ai concetti prevalenti sulla necessità del concorso della colpa dell'Amministrazione danneggiante, per aversi la responsabilità di quest'ultima. Invero, la prova ammessa tende a dimostrare una omissione di diligenza da parte dell'Amministrazione ferroviaria per non avere essa adoperato tutti i mezzi di cautela indicati dai regolamenti ferroviari e dall'ordinaria prudenza, e specialmente per avere omesso di usare i così detti para-scintille. Onde se tale omissione fosse provata, ne discenderebbe la responsabilità dell'Amministrazione per colpa. Le sentenze, adunque, si mantengono per questo altro ordine di considerazioni, del tutto indipendenti. E non si può tenere che acquisti autorità di cosa giudicata la massima concernente la risarcibilità del danno, senza colpa, perchè le considerazioni scritte in proposito nelle impugnate sentenze non stanno in correlazione logica e necessaria col dispositivo, il quale anzi trae la sua ragione soltanto dalle altre considerazioni ora accennate.

Le spese però, avuto riguardo alla fondatezza delle censure mosse alla parte erronea delle due sentenze, si possono compensare.

P. q. m. il Supremo Collegio:

Ritenuti i due ricorsi prodotti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, contro le due sentenze, rese dal tribunale di Civitavecchia in data 3-10 marzo 1915, li rigetta compensando fra le due parti le spese.

MASSIMARIO

Cessioni - Agenti debitori dimissionari - Fondo di garanzia.

Nei casi nei quali un agente abbandonando il servizio lasci insoluto un debito di cessione, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in causa dei pagamenti effettuati, in veste di debitrice ceduta, per conto e nell'interesse dell'agente, all'Istituto sovventore, viene pel fondo di garanzia da essa gestito a surrogarsi nei diritti dell'Istituto ai confronti dell'agente (1).

Trattasi di una vera e propria surrogazione legale prevista dall'art. 1253 *n.* 3 *del cod. civ., dacchè pel combinato disposto degli articoli* 8 *e* 18 *della Legge* 30 *giugno* 1908 *N.* 335 *e* 19 *del R. D.* 15 *dicembre* 1910 *N.* 922 *sulla cedebilità del quinto dello stipendio da parte degli impiegati delle pubbliche amministrazioni, il pagamento del fondo di garanzia è un pagamento necessario.*

TRIBUNALE DI TREVISO - Sent. 17 maggio-2 giugno 1915 (*est.* Graziani) - Ferrovie Stato c. Baggio.

Trasporti di persone - Lesioni riportate nello scendere dal treno - Irresponsabilità del vettore.

Non è ammesso a ripetere risarcimento di danni il viaggiatore che sia caduto nello scendere da una vettura ferroviaria fermata

(1) Vedi *Bollettino* 1913 - IV - 134.

fuori del marciapiede della stazione, se egli stesso fu imprudente non usando quella necessaria avvedutezza che avrebbe potuto evitare ogni danno.

TRIBUNALE DI VICENZA - Sent. 27 luglio-2 agosto 1915 (*est.* Cantele) - Facchi c. F. F. Stato.

Sospensione preventiva - Pagamento degli stipendi - Debiti dell'impiegato - Ritenute sulla buonuscita.

L'impiegato sospeso preventivamente dal servizio per gravi irregolarità emerse a suo carico e sottoposto a procedimento penale, una volta assolto per verdetto negativo dei giurati ed esonerato per difetto di fiducia, non ha diritto alla reintegrazione col pagamento dei relativi stipendi invocando, contro il disposto dell'art. 43 *del regolamento del personale, l'art.* 52 *della legge sullo stato giuridico degli impiegati civili dello Stato. Perchè questa legge (articolo* 58) *nulla innovò ai regolamenti di determinate amministrazioni, fra cui quella ferroviaria, in quanto contenessero disposizioni diverse o contrarie e perchè la piena costituzionalità del regolamento del personale (R. D.* 22 *luglio* 1906 *n.* 417) *non può essere menomamente discussa comechè emanazione del potere esecutivo per delega di legge e la cui validità implicitamente ed esplicitamente è stata riconosciuta da leggi posteriori (legge* 9 *luglio* 1908 *N.* 418) *R. D.* 15 *aprile* 1909 *N.* 635 - *R. D.* 12 *ottobre* 1913 *n.* 1238).

Conseguentemente i provvedimenti contemplati dall'art. 43, *rientrando nei poteri discretivi dell'Amministrazione sfuggono al sindacato del magistrato ordinario, il quale deve dichiararsi incompetente in materia rientrante se del caso nel campo dell'organo giurisdizionale previsto dall'art.* 57 *della legge* 7 *luglio* 1907 *n.* 429.

L'Amministrazione è in diritto di rivalersi in via di compensazione sul quinto della buonuscita per coprire la passività accer-

tate nell'inchiesta a carico dell'agente in dipendenza delle funzioni di impiegato. (2).

TRIBUNALE DI PERUGIA - Sent. 6-19 agosto 1915 (*estensore* Capobianco) - Cesarano c. F .F. Stato.

Infortuni sul lavoro - Provvisionale - Articolo II della legge.

Le somme corrisposte all'operaio infortunato per inabilità temporanea al di là dei 90 *giorni dall'avvenuto infortunio debbono detrarsi dalla somma liquidata a titolo di indennità per inabilità permanente a norma dell'art.* 11 *della legge infortuni* (3).

PRETURA II DI RAVENNA - Sent. 8 dicembre 1915 - Virolli c. F. F. Stato.

Contratto di trasporto - Domanda di tariffa speciale - Formalità essenziali.

Il contratto di trasporto di merci per strada ferrata deve risultare da atto scritto e non può essere costituito nei suoi elementi essenziali con altri mezzi di prova.

La domanda di tariffa speciale è un elemento essenziale del contratto ed in difetto del patto scritto non può dimostrarsi con equipollenti (4).

TRIBUNALE DI MILANO (appello) - Sent. 17-23 dicembre 1915 (*est.* Manganelli) - Magazzini generali di Lombardia c. F. F. Stato.

---

(2) Vedi *Bollettino* 1914-299.
(3) Vedi *Bollettino* 1915-297.
(4) Vedi *Bollettino* 1911-25 e 1912-171.

Contratto di trasporto - Sentenza di primo grado - Actio judicati e prescrizione dell'azione.

*La pubblicazione della sentenza definitiva del primo giudice esaurisce la istanza e dalla sua data riprende il corso la prescrizione propria dell'azione, giacchè la mancanza del giudicato irretrattabile vieta la formazione dell'*actio judicati *la quale soltanto si prescrive col trentennio. Perciò in tema di contratto di trasporto, quando una sentenza di condanna dell'Amministrazione sia stata notificata oltre sei mesi dalla sua pubblicazione, è sempre opponibile la originaria prescrizione semestrale dell'azione* (5).

TRIBUNALE LECCE (appello) Sent. 2 dicembre-11 gennaio 1916 (*est. Pres.* Masucci) - F. F. Stato c. Vetroni.

---

(5) Vedi *Bollettino* 1914-270.

Anno IX - N. 16

20 aprile 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, aprile 1916 — Tip. Editrice Nazionale C. 80

Decreto Luogotenenziale 9 *aprile* 1916, *n.* 400, *relativo all'assunzione di avventizi in luogo di funzionari ed agenti chiamati alle armi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri straordinari per la guerra;

Visto l'art. 2 del decreto Luogotenenziale 18 novembre 1915, n. 1625, convertito nella legge 21 dicembre stesso anno, n. 1774, il quale, fra altro, salvo le eccezioni nel decreto stesso stabilite, fa divieto di assumere nuovi avventizi o straordinari od assimilati nelle Amministrazioni dello Stato;

Considerato che, in seguito alle chiamate alle armi di funzionari delle Amministrazioni dello Stato è reso difficile il regolare funzionamento dei servizi;

Ritenuta la necessità, allo scopo di attenuare le conseguenze derivanti da tale stato di cose, di stabilire, a deroga della riportata disposizione del decreto Luogotenenziale n. 1625, che le Amministrazioni predette possano assumere personale avventizio per sostituire parte dei funzionari ed agenti chiamati alle armi;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri e del ministro del tesoro, di concerto con tutti gli altri ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 aprile 1916, n. 88.

Art. 1.

Per imprescindibili bisogni dei servizi, le Amministrazioni dello Stato — compresa quella delle ferrovie — possono, durante lo stato di guerra assumere, in luogo di funzionari ed agenti chiamati alle armi, personale avventizio da scegliersi fra le persone non aventi obblighi di servizio militare, e che dall'Amministrazione sieno giudicate idonee alle funzioni da disimpegnare. Saranno preferiti i funzionari e gli agenti a riposo ed i militari mutilati o riformati per causa di guerra.

Dette assunzioni, che non potranno eccedere la metà del numero dei funzionari e degli agenti che prestino servizio militare, avranno luogo secondo le norme stabilite dalla legge 11 giugno 1897, n. 122, ad eccezione di quelle concernenti le ferrovie per le quali restano in vigore le speciali norme vigenti.

Art. 2.

Il termine per la prima riduzione del numero degli avventizi, fissato al 1° luglio 1916 dall'art. 2 del decreto Luogotenenziale 18 novembre 1915, n. 1625, è prorogato al primo giorno del terzo mese successivo a quello in cui sarà cessato lo stato di guerra.

Non oltre la stessa data dovranno essere licenziati tutti gli avventizi assunti giusta l'art. 1 del presente decreto.

Art. 3.

Con decreti del ministro del tesoro saranno inscritte negli stati di previsione della spesa dei vari Ministeri le somme occorrenti per l'esecuzione del presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 aprile 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — SONNINO — MARTINI — ORLANDO — DANEO — CARCANO — MORRONE — CORSI — GRIPPO — CIUFFELLI — CAVASOLA — RICCIO — BARZILAI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO MINISTERIALE 12 *aprile* 1916, *che nomina la Commissione, prevista dall'art.* 8 *del D. L.* 20 *febbraio* 1916, *n.* 191, *relativo al traffico del carbone nel porto di Genova.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 8 del decreto Luogotenenziale n. 191 del 20 febbraio 1916, che deferisce ad una Commissione l'incarico di stabilire e, quando occorra, modificare il prezzo di requisizione delle navi per deposito, dei rimorchiatori e dei galleggianti occorrenti al Consorzio autonomo del porto di Genova per compiere, a richiesta degli speditori, le operazioni di sbarco e di messa a vagone del carbone fossile;

DECRETA:

La Commissione anzidetta è costituita, oltre che dal capitano del porto, dai signori: cav. uff. Alessandro Podestà, proprietario di chiatte, e Abramo Spigno, vice-presidente della Camera di commercio e industria di Genova, quale delegato della Camera stessa.

Roma, addì 12 aprile 1916.

Il ministro

CIUFFELLI.

Ordine di servizio n. 82. (M.R).

Norme per la contabilizzazione e liquidazione delle provviste e dei lavori relativi agli impianti elettrici, di illuminazione e simili, eseguiti o fatti eseguire in conto patrimoniale dal Servizio Movimento, e per la regolarizzazione inventariale dei materiali d'esercizio relativi agli impianti medesimi.

1. — Presentazione delle proposte.

Le proposte per i lavori e le provviste di carattere patrimoniale dovranno comprendere *separatamente*, le spese per le forniture di « materiali d'esercizio in aumento dotazione » e quelle per « lavori in conto patrimoniale ed acquisto di stabili ».

2. — Lavori per conto di altri servizi.

Per i lavori che il Servizio Movimento effettua in economia, o che fa eseguire in appalto in conto di stanziamenti a carico dei fondi patrimoniali autorizzati per altri Servizi e da questi amministrati, sarà assegnata al Riparto tecnico incaricato del lavoro, a cura dei Servizi a favore dei quali venne stanziata la somma, la quota parte di spesa che si presume per il lavoro stesso.

I Servizi interessati comunicheranno al Riparto tecnico incaricato del lavoro, l'importo del relativo assegno e gli estremi dell'autorizzazione cui detta quota parte si riferisce.

3. — Tenuta dei partitari (mod. *R* 120).

Ottenuta l'autorizzazione di spesa, i Riparti tecnici intesteranno i partitari, mod. *R* 120, citandovi gli estremi dell'autorizzazione della provvista o del lavoro ed indicando separatamente i due importi riferentisi ai « materiali di esercizio in aumento dotazione » ed ai « lavori in conto patrimoniale ed acquisto di stabili ».

Per le autorizzazioni di spese di carattere patrimoniale, chieste ed ottenute da altri Servizi, per le quali i lavori vengono eseguiti dal Servizio Movimento, i Riparti tecnici istituiranno i partitari mod. *R* 120 per la quota parte ad essi assegnata come dal precedente punto 2°, ultimo alinea, regolandosi poi, per la registrazione delle spese, come per le autorizzazioni proprie.

A lavoro ultimato, però, e registrate tutte le relative spese, i Riparti tecnici trasmetteranno i suddetti partitari al Servizio incaricato di amministrare lo stanziamento e che deve provvedere alla compilazione della liquidazione finale.

4. — Richiesta dei materiali di consumo.

I materiali di consumo per i lavori da eseguirsi in amministrazione verranno prelevati dalle scorte dei Riparti tecnici, scorte che poi verranno reintegrate con l'emissione di richieste *A*-19 al Magazzino approvvigionamenti, sulle quali dovranno indicarsi gli estremi di approvazione del lavoro al quale le relative spese verranno, nei modi soliti, addebitate.

5. — Richiesta di materiali di esercizio per lavori eseguiti in amministrazione.

Gli oggetti d'inventario da porsi in opera per lavori eseguiti in amministrazione verranno richiesti dai Riparti tecnici competenti col *mod. A 22-a*, sul quale debbono essere richiamati gli estremi dell'autorizzazione di spesa.

Per lo sfogo di dette richieste, da parte dei Magazzini del Servizio Approvvigionamenti, per i relativi addebiti da parte dell'Ufficio 11° del Servizio stesso e per le successive registrazioni e contabilizzazioni da effettuarsi dai Riparti tecnici e dagli Uffici di Ragioneria, si applicheranno le disposizioni di cui gli articoli 10, 11, 12, primo alinea, e 22, § 2°, delle « Norme amministrative e contabili per la tenuta e gestione degli inventari del materiale di esercizio » (ordine di servizio n. 226-1915).

Poichè per necessità inerenti alla natura dei lavori da compiersi, le richieste *mod. A 22-a* pèi materiali di esercizio occorrenti, vengono emesse dai Riparti tecnici anche per conto e vece dei

consegnatari definitivi, in ordine alla regolarizzazione inventariale relativa, si stabilisce quanto segue:

I Riparti tecnici sono autorizzati a firmare per accettazione i tagliandi del mod. *A 22-a* ricevuti dal Magazzino approvvigionamenti a termini dell'art. 12 delle norme succitate, anche per conto e vece dei consegnatari definitivi, e ad istituire un inventario provvisorio mod. *R* 127, nel quale i materiali, cui dette richieste si riferiscono vengono registrati in carico, analogamente a quanto verrà praticato dagli Uffici di Ragioneria.

Ultimato il lavoro e posti in opera i materiali di esercizio, i Riparti tecnici provvederanno a darne carico ai consegnatari effettivi mediante l'emissione dell'accompagnatoria di giro, mod. *R* 134, con le modalità stabilite all'art. 17 delle norme suddette.

6. — Mano d'opera per l'esecuzione dei lavori in economia.

I Riparti tecnici dovranno tenere lo stato di presenza del personale addetto all'esecuzione dei lavori patrimoniali. Tali stati di presenza compilati su moduli M-72 con l'indicazione delle giornate di lavoro e delle paghe medie in residenza e fuori di residenza stabilite dal Servizio Movimento, dovranno compilarsi per mese contabile e per ciascun lavoro e contabilizzarsi mensilmente a carico di ciascuna approvazione.

7. — Costruzione di oggetti d'inventario e dei modelli da parte dei Riparti tecnici.

Gli oggetti inventariali ed i modelli che i Riparti tecnici costruiscono in economia, da fornirsi o da porsi in opera in conto di autorizzazioni speciali di carattere patrimoniale o in conto delle somme approvate col preventivo annuo per aumento d'inventario, dovranno essere contabilmente regolarizzati per il tramite del Servizio Approvvigionamenti.

I Riparti tecnici emetteranno quindi il mod. *A 21* per il versamento figurativo a Magazzino ed il mod. *A 22* o *A 22-a* per il prelievo pure figurativo degli oggetti d'inventario e dei modelli costruiti.

Tanto sulla distinta di versamento mod. *A 21*, come sulle richieste *A 22* o *A 22-a*, dovrà essere indicato il valore di perizia degli oggetti direttamente costruiti e il relativo ammontare dovrà essere accreditato al conto « Ricuperi del Servizio Movimento », ed addebitato al competente conto di spesa della parte straordinaria del bilancio.

Il mod. *A 21* sarà quindi contabilizzato dall'Ufficio 11° del Servizio approvvigionamenti, a termini dell'art. 26 delle norme succitate, e le richieste mod. *A 22* ed *A 22-a* avranno corso colle modalità di cui al precedente punto 5°.

8. — Acquisti d'urgenza.

Gli acquisti delle materie di consumo e dei materiali di esercizio che non esistessero nelle scorte dei Magazzini approvvigionamenti o che necessitassero d'urgenza, dovranno essere previamente autorizzati dal Servizio Approvvigionamenti.

Procedutosi all'acquisto, i Riparti tecnici trasmetteranno per il pagamento la relativa fattura al Servizio Approvvigionamenti, da essi vistata a conferma dell'accettazione della fornitura, corredata della richiesta mod. *A 19*, oppure mod. *A 22*, ovvero *A 22-a* di prelievo a seconda del caso.

I Magazzini, l'Ufficio 11° del Servizio Approvvigionamenti, i Riparti tecnici e gli Uffici di Ragioneria si atterranno poi a quanto è stabilito al punto 5°.

9. — Provviste e lavori in appalto o per cottimo fiduciario.

Per le provviste ed i lavori dati in appalto o per cottimo fiduciario da effettuarsi in conto patrimoniale, i Riparti tecnici istituiranno i partitari mod. *R 120* come è detto al precedente punto 3°.

Ultimato il lavoro, i Riparti tecnici compileranno in triplice esemplare l'elenco mod. *R 123* dei materiali d'esercizio provvisti o posti in opera e, per le ulteriori operazioni inerenti alla susseguente regolarizzazione inventariale, si atterranno a quanto è stabilito nelle norme succitate, all'art. 22, § 2°.

Qualora nei lavori dati in appalto fossero prelevati dai Magazzini approvvigionamenti oggetti d'inventario, il Riparto tecnico incaricato del lavoro dovrà emettere la richiesta mod. *A 22-a* che avrà corso come al punto 5°.

10. — Lavori ed impianti in locali privati.

Per i lavori che i Riparti tecnici eseguiscono nei locali privati presi in affitto per uso di ufficio, magazzino, dormitorio ecc., le cui autorizzazioni di spesa comprendano provviste in conto patrimoniale e lavori a carico dell'esercizio, i Riparti tecnici stessi, per le spese inerenti alla fornitura dei materiali d'esercizio, si atterranno a quanto si stabilisce al punto 5°.

Le spese invece che debbono far carico all'esercizio, si dovranno imputare al conto « Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso di Ufficio e di Magazzino ».

11. — Lavori ed impianti a rimborso di spesa per conto di terzi.

Per gli impianti che i Riparti tecnici devono seguire a rimborso di spesa per conto di terzi, si osserveranno le seguenti norme:

Stabilito il preventivo di spesa, il Servizio Movimento disporrà perchè dagli enti, per conto dei quali i lavori debbono essere eseguiti, sia versato (mediante ordine di introito mod. *R*-109) alla Cassa compartimentale l'importo preventivato pel lavoro (tenuto conto anche della quota di spese generali per studi, dirigenza e sorveglianza dei lavori).

La somma versata si dovrà imputare al conto di entrata « Accrediti ad Amministrazioni diverse ed a privati per lavori, forniture e prestazioni ». Questo conto dovrà essere indicato dal Riparto tecnico sul mod. *R* 109.

Contemporaneamente, il Riparto tecnico incaricato del lavoro aprirà apposito partitario mod. *R* 120 per la registrazione di tutte le spese che per detto lavoro si incontreranno e ne darà avviso all'Ufficio di Ragioneria della circoscrizione, comunicandogli gli estremi di approvazione della convenzione con l'ente interessato e la spesa preventivata pel lavoro, per le analoghe registrazioni in contraddittorio.

I lavori non si dovranno incominciare se non quando risulti eseguito il versamento dell'importo preventivato.

Per il prelevamento dai Magazzini dei materiali di consumo e di inventario, i Riparti tecnici emetteranno la richiesta mod. *A* 19,

sulla quale verrà apposta in modo appariscente l'annotazione: « A rimborso di spesa » ed indicato il conto di spesa « Addebiti ad Amministrazioni diverse ed a privati per lavori e prestazioni ».

Tali richieste saranno dai Magazzini riassunte in separati riepiloghi mod. *A* 24 e dall'Ufficio 11° del Servizio Approvvigionamenti comprese in mandati separati, sui quali sarà ripetuta l'annotazione « A rimborso di spesa ».

I detti mandati verranno dai Riparti tecnici completati colla assegnazione della spesa al conto « Addebiti ad amministrazioni diverse ed a privati per lavori e prestazioni ».

La quota di spese generali, computata in ragione del 10 per 100 o della quota percentuale maggiore eventualmente stabilita dai patti contrattuali, sulla spesa del lavoro compiuto, sarà regolata di volta in volta, come è prescritto dalla circolare *R* n. 7068/3 del 20 febbraio 1915, a debito del conto suddetto ed a credito del conto « Ricuperi di carattere generale » sottoconto B).

Verificandosi il caso, durante l'esecuzione del lavoro, che le somme anticipate siano insufficienti, i Riparti tecnici dovranno, in tempo utile, far versare l'importo corrispondente dall'ente per conto del quale viene eseguito il lavoro.

A lavoro ultimato, il Riparto tecnico compilerà la relativa distinta delle spese su mod. *R* 66, in duplice esemplare, da inviarsi all'Ufficio di Ragioneria della circoscrizione, per la verifica.

Gli Uffici di Ragioneria restituiranno la distinta col visto.

Le eventuali eccedenze sulle anticipazioni fatte dai debitori saranno ad essi rimborsate con mandato di pagamento, al quale dovrà essere allegato un esemplare della distinta mod. *R* 66.

Qualora poi i materiali d'esercizio posti in opera nei lavori di cui sopra, dovessero essere assunti in consegna dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, i Riparti tecnici si atterranno a quanto è stabilito all'art. 14 delle norme più volte citate.

12. — Liquidazioni finali dei lavori in conto patrimoniale.

Non appena ultimati i lavori e le provviste e contabilizzate tutte le spese relative, i Riparti tecnici dovranno procedere alla

chiusura dei partitari mod. *R* 120, ed alla compilazione delle liquidazioni finali, mod. *R* 141, in triplice esemplare.

Le liquidazioni finali dovranno trasmettersi all'Ufficio di Ragioneria, per le verifiche di competenza, e saranno da questo inviate al Servizio Movimento, per le ulteriori pratiche e per l'inoltro in sede superiore per l'approvazione.

Alle liquidazioni finali dovranno essere allegati:

1° - la copia del partitario mod. *R* 120;

2° - la memoria giustificativa dell'eventuale differenza di spesa, qualora questa complessivamente e coll'aggiunta del 5 % di spese generali, superasse lo stanziamento di una somma eccedente il limite consentito di L. 30;

3° - la copia del verbale di collaudo;

4° - l'elenco mod. *R* 125 degli oggetti inventariali, se la liquidazione finale si riferisce ad autorizzazioni speciali di spese che si trovano nelle condizioni di cui ai punti 9° e 14° (primo alinea).

13. — Estensione delle presenti disposizioni all'Ufficio 2° del Servizio Movimento.

Le disposizioni di cui la presente valgono anche per i lavori e le provviste affidati all'Ufficio 2° (Tecnico) del Servizio Movimento.

14. — Disposizioni transitorie.

Per le autorizzazioni di spese di carattere patrimoniale ottenute prima dell'ottobre 1913, restano in vigore le norme allora vigenti, ed alle relative liquidazioni finali dovrà essere allegato, oltre agli altri documenti prescritti, anche l'elenco mod. *R* 125, come è detto al punto 12°.

Per quelle invece ottenute posteriormente all'ottobre 1913, od anche anteriormente a tale data, ma per le quali non è ancora intervenuta *nessuna contabilizzazione di spese coi procedimenti allora in vigore,* valgono le norme di cui la presente.

INVENTARIO dei materiali d'esercizio relativi ad impianti elettrici e di illuminazione.

15. — REGISTRAZIONI IN AUMENTO DI INVENTARIO.

Ultimati i lavori in conto patrimoniale in base ad autorizzazioni di spesa che si trovano nelle condizioni previste dal primo alinea del punto 14°, i Riparti tecnici dovranno compilare subito l'elenco mod. *R* 125 (in triplice copia) dei materiali d'esercizio posti in opera, ed inviarlo ai consegnatari per la firma di accettazione e le necessarie scritturazioni di carico nei libri mod. *R* 127 e nei conti mod. *R* 128 *bis*.

Se per qualsivoglia motivo, l'inoltro al competente Ufficio di Ragioneria della liquidazione finale alla quale gli elenchi stessi si riferiscono, dovesse ritardare, i Riparti tecnici, fatte praticare dai consegnatari le scritturazioni di cui sopra, trasmetteranno un esemplare dei detti elenchi allo stesso Ufficio di Ragioneria, indicandovi gli estremi del mandato col quale la spesa relativa venne imputata al competente conto della parte straordinaria del bilancio.

Nel presentare poscia la liquidazione finale con allegativi gli altri due esemplari del mod. *R* 125, si dovranno citare gli estremi dei documenti coi quali il terzo elenco mod. *R* 125 venne precedentemente trasmesso.

Gli Uffici di Ragioneria, ricevuto in precedenza tale elenco, praticheranno opportune prenotazioni nei conti mod. *R* 128, agli effetti dei riscontri, di cui all'art. 7 delle già citate norme e procederanno poi alla definitiva scritturazione inventariale, in base alla liquidazione finale relativa.

Per la regolarizzazione invece dei materiali d'esercizio forniti in conto di autorizzazioni che si trovano nelle condizioni previste dal punto 14°, all'ultimo alinea, e pei quali quindi debbonsi osservare le disposizioni del presente O. S., i Riparti tecnici avranno cura, non appena ultimato il lavoro, di emettere i documenti di giro di cui al punto 5° (ultimo alinea).

16. — Registrazioni in diminuzione d'inventario.

I materiali elettrici e di illuminazione tolti d'opera possono essere ritirati dai Riparti tecnici stessi, se reimpiegabili, ma dovranno essere versati ai Magazzini approvvigionamenti, se inservibili.

Pei materiali tolti d'opera e ritirati, i Riparti tecnici dovranno fare emettere dai consegnatari, all'atto del ritiro dei materiali stessi, l'accompagnatoria di giro mod. *R* 134 che avrà corso seguendo le modalità indicate all'art. 17° delle citate norme.

Per i materiali invece versati ai Magazzini approvvigionamenti, i Riparti tecnici faranno emettere dai consegnatari la distinta mod. *A* 21 e l'accompagnatoria di versamento mod. *R* 133 a sensi dell'art. 16 delle norme suddette.

In questi casi, però, anzichè trasmettere tutti e tre i tagliandi dell'accompagnatoria mod. *R* 133 al Magazzino al quale i materiali vengono versati, i Riparti tecnici faranno trasmettere il terzo tagliando di detto mod. *R* 133 all'Ufficio Ragioneria di competenza, colla indicazione degli estremi di spedizione dei materiali versati.

Gli Uffici di Ragioneria, ricevuti i tagliandi del suddetto modulo, praticheranno opportune prenotazioni sui conti mod. *R* 128, agli effetti del riscontro di cui all'art. 7 delle norme dianzi accennate, salvo completare le registrazioni all'atto della compilazione del mandato d'ordine di cui all'art. 26 delle norme stesse.

17. — Sostituzioni e riparazioni.

Nei casi in cui i materiali elettrici e di illuminazione fossero dai Riparti tecnici tolti d'opera per sostituirli con altri del *medesimo tipo*, o fossero da essi momentaneamente ritirati per riparazioni, nessun documento *inventariale* dovrà essere emesso, dovendo i materiali stessi venire, al *più presto possibile*, ricollocati in opera. *In questi casi quindi nessuna variazione dovrà essere apportata dai consegnatari nè all'inventario mod.* R 127, *nè al conto corrente mod.* R 128 *bis*.

Gli incaricati dei Riparti tecnici dovranno, però, rilasciare ai consegnatari una ricevuta provvisoria, a giustificazione della momentanea mancanza dei materiali asportati.

Qualora poi, tolti d'opera i suddetti materiali per sostituzione o riparazione, si ravvisasse invece la necessità di sostituirli con altri *di diverso tipo*, i Riparti tecnici si atterranno per le conseguenti sistemazioni inventariali a quanto è stabilito agli articoli 15° e 25°, comma *b*) delle norme citate, procedendo, d'accordo coll'Ufficio di Ragioneria di competenza, alle eventuali variazioni inventariali mediante il mod. *R* 130.

18. — Verifiche inventariali.

Le *eccedenze* e le *mancanze* riscontrate nelle verifiche in confronto delle scritture inventariali, di materiali elettrici o di illuminazione, dovute rispettivamente ad omesse operazioni di carico nell'inventario dopo l'ultimazione dell'impianto relativo, o ad omesse operazioni di scarico di materiali tolti d'opera si regoleranno come appresso:

Per le eccedenze gli Uffici divisionali, ricevuto il verbale di verifica mod. *R* 135 prescritto dall'art. 21 delle norme suddette, prima d'inviarlo al competente Ufficio di Ragioneria per la regolarizzazione, vi indicheranno, di fianco alla voce dei materiali, gli estremi dell'invio agli Uffici di Ragioneria dell'elenco R. 125, di cui al punto 15, o gli estremi di carico *dell'inventario provvisorio del Riparto tecnico*, di cui al punto 5°, penultimo alinea; in questo caso però disporranno per l'immediata emissione del prescritto documento di giro, mod. *R* 134 del quale citeranno gli estremi sul verbale stesso.

Per le mancanze, i detti Uffici indicheranno sul verbale gli estremi del mod. *R* 134 di giro se i materiali vennero ritirati dal Riparto tecnico, o del mod. *R* 133 se vennero versati al Magazzino approvvigionamenti, precisando a quale.

Pei casi di sostituzioni o di riparazioni, con o senza variazioni inventariali, si dovranno richiamare sul verbale gli estremi della

ricevuta provvisoria rilasciata al consegnatario o il numero del mod. *R* 130 emesso.

Le disposizioni di cui all'ordine di servizio n. 97-1908, restano abrogate in quanto siano contrarie a quelle contenute nel presente ordine di servizio, che entrerà in vigore il 1° luglio prossimo venturo.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Fedeli** Guido - Manovale avventizio - Stazione Milano P. T. - Soldato di fanteria - morto il 17 luglio 1915.
- **Russillo** Gerardo - Cantoniere avventizio - Sezione Lavori Salerno - Soldato di fanteria - morto il 18 settembre 1915.
- **Caudano** Giuseppe - Manovale avventizio - Stazione Pessione - Soldato di fanteria - morto il 27 ottobre 1915.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Pasquali** Francesco - Manovale avventizio - Stazione di Bagni S. Giuliano - Caporale di fanteria - morto il 17 novembre 1915.

(87620) - **Raballo** Filippo - Sorvegliante dei magazzini - Alessandria - Sergente degli Alpini - morto l'11 marzo 1916.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO.

(158911) - **Marchese** Carlo - Manovale - Squadra rialzo Voghera - Caporale maggiore di fanteria - morto il 25 dicembre 1915.

(162444) - **Matalone** Francesco - Manovale - Divisione Movimento Reggio C. - Soldato di fanteria - morto il 4 febbraio 1916.

(146177) - **Salvarezza** Giulio - Applicato - Officine Rivarolo - Caporale di fanteria - morto il 16 marzo 1916.

MORTO IN SERVIZIO MILITARE VITTIMA DEL DOVERE.

- **Forte** Paolo - Cantoniere avventizio - Sezione Lavori Reggio - Fuochista di marina - morto il 27 settembre 1915.

MORTO IN SERVIZIO FERROVIARIO VITTIMA DEL DOVERE.

(20404 - **Gubellini** Enrico - Macchinista - Fabriano - morto il 3 aprile 1916.

SENTENZE

Sequestro conservativo - Obblighi del terzo sequestratario.

L'Amministrazione ferroviaria, terza sequestrataria, avendo l'obbligo di custodire la cosa sequestrata colla diligenza del buon padre di famiglia e non potendo erigersi a giudice delle ragioni delle parti interessate, ma rimanere neutrale in attesa delle decisioni del magistrato, ben a ragione si rifiuta di consegnare la cosa sequestrata anche a colui che avrebbe avuto il diritto, se il sequestro non fosse avvenuto, di chiederne la riconsegna.

L'art. 577 codice di commercio, nell'imporre al capitano della nave l'obbligo di depositare giudizialmente il carico anzichè consegnarlo al presentatore della polizza, se sia stata fatta opposizione alla consegna, o se si presentino più portatori della polizza stessa, lungi dall'infirmare, ribadisce il principio del divieto al terzo di spossessarsi della cosa che detiene, senza ordine di giustizia.

CASSAZIONE TORINO - Sentenza 1-8 ottobre 1915 (*Pres.* Avenati, *Est. Masino*) - Ditta Vanetti contro F. F. Stato.

FATTO

Con ricorso diretto al Presidente del Tribunale di Genova il sig. Elek Agoston de Kis Jeka esponeva:

Che egli col sig. David Louis Baumgartner aveva costituito una Società per l'impianto ed esercizio in Genova di uno stabilimento industriale per fabbricazione e commercio di generatori brevettati di gaz acetilene.

Che a tal fine il Baumgartener erasi recato in America per l'acquisto del macchinario occorrente, spendendo L. 49245, fornitogli da lui Elek Agoston; macchinario che aveva spedito a Genova sul piroscafo *Principe di Piemonte* di cui era raccomandataria la Ditta Gastaldi e C., trasmettendo la relativa polizza di carico alla Ditta V. Vanetti affinchè compiesse le operazioni di spedizione proprie di questa Ditta.

Che frattanto essa ricorrente era venuta in Genova per l'impianto dell'azienda; ma vi aveva invano atteso il Baumgrtener il quale più non aveva dato contezza di sé.

In conseguenza di ciò egli, a fine di garantirsi della somma sborsata chiedeva ed otteneva, con decreto 15 maggio 1910, sequestro conservativo del macchinario predetto, giacente nei magazzini generali delle ferrovie dello Stato, sequestro operato il 17 stesso mese.

Dopo di che il procedente previa notifica fatta il 20 al Baumgartner del ricorso e decreto, lo citava con atto di pari data a comparire avanti al Tribunale di Genova per la conferma del sequestro e per la condanna al pagamento di dette lire 49245 e spese. Questi vari atti furono notificati al Baumgartener nelle forme di cui all'art. 142 cod. proc. civ.

L'Elek Agoston faceva altresì notificare alle Ferrovie dello Stato, quale terzo sequestrato l'atto di citazione al Baumgartener agli effetti dell''art. 932 cod. proc. civ.

Frattanto la ditta V. Vanetti presentavasi ai Magazzini Generali ed affermandosi girataria della polizza di carico del macchinario, ne domandava la consegna, che venivale rifiutata dalle ferrovie a cagione del vincolo del sequestro suddetto.

A seguito di ciò la Ditta Vanetti, previe due diffide stragiudiziali, conveniva con citazione 17 settembre 1910 avanti lo stesso Tribunale il capostazione del Molo Vecchio in Genova (da cui dipendono i magazzini generali) ed il Direttore generale delle Ferrovie dello Stato, nonchè la Ditta Gastaldi raccomandataria del piroscafo, su cui era stato trasportato il macchinario, per la condanna delle Ferrovie alla immediata consegna delle quattordici casse di detto macchinario e in difetto a pagare il valore e per sentir dichiarata la ditta Gastaldi, quale depositaria della polizza, tenuta alla produzione di questa ed a prestare il proprio consenso alla consegna della merce.

Le ferrovie a loro volta con atto 3 febbraio 1911, pur protestando la illegalità delle pretese della ditta Vanetti a loro riguardo giacchè il rifiuto di consegna della merce era dipeso unicamente dal vincolo dell'avvenuto sequestro, citavano in rilievo la ditta Elek Agoston.....

(*Omissis*).

DIRITTO.

La ricorrente (ditta Vanetti) premesso da un lato che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato deteneva le quattordici casse di macchinario, sbarcato dal piroscafo *Principe di Piemonte*, e riposte nei magazzini generali da essa geriti, in luogo e vece del capitano di quel vapore e per conto di chi si presentasse a ritirarle, munito dalla polizza di carico; e d'altro lato che essa Vanetti era girataria della polizza di carico relativa a detta merce, che era all'ordine (stata ritirata dalla raccomandataria ditta Gastaldi, con rilascio del *delivery order* od ordine di consegna), sostiene che le ferrovie a termini dell'art. 557 Cod. Comm. fossero in obbligo di fare a lei la consegna della merce niun riguardo avuto al sequestro ottenuto dall'Agoston contro il Baumgartner, come proprietario di quella; mentre costui, dopo girata la polizza, non vi aveva più alcun diritto.

Imperocchè, dice la ricorrente, intanto il terzo sequestrato è impedito di disporre della cosa, in quanto questa appartenga a colui contro il quale il sequestro fu decretato, giacchè estremi sostanziali del sequestro confermativo (art. 924 C. P. C.) sono tanto la sussistenza del credito nel sequestrante quanto la proprietà delle cose sequestrate nel debitore. Onde il terzo sequestrato malgrado il disposto degli art. 611 n. 3 e 612 in relazione al 930 C. P. C. non rimane punto vincolato a trattenere le cose, che egli sa non appartenere al debitore bensì ad altra persona, avente titolo a domandare ad esso terzo la consegna, sicchè quando si rifiuti di farla incorra in responsabilità.

Senonchè siffatto ragionamento s'infrange contra l'incavillabile disposto dei succitati articoli di legge; pei quali il terzo per effetto del sequestro e del significatogli divieto di disporre senza ordine di giustizia della cosa che è presso di lui, rimane assogget-

tato a tutti gli obblighi imposti ai depositari e sequestratari giudiziali; primo dei quali quello di custodire la cosa colla diligenza del buon padre di famiglia e di non spossessarsene, onde conseguarla a suo tempo a colui al quale sarà giudizialmente dichiarato debba appartenere (art. 1870 C. C.). Cosicchè, quando anche la richiesta di consegna gli venga fatta da chi, se non fosse stato decretato il sequestro, avrebbe avuto diritto di fargliela, alla sua veste privata di obbligato si sovrappone quella pubblica di sequestratario giudiziale, che lo costituisce terzo. Ond'egli deve restare neutrale senza avere il diritto e tanto meno l'obbligo di erigersi a giudice delle ragioni delle parti interessate, dovendo rimanere in attesa degli ordini di giustizia sotto la comminatoria non solo del risarcimento di danni, ma perfino di un procedimento penale, a mente dell'art. 203 C. P.; che punisce anche chi protegga a profitto altrui cose sottoposte a sequestro affidato alla sua custodia.

Se la Vanetti riteneva di sua spettanza quel macchinario non poteva rivolgersi alle ferrovie, subordinandole a violare il sequestro; ma era in obbligo di ricorrere all'autorità giudiziaria, e col procedimento di cui al combinato disposto degli art. 647, 930 C. P. C.; e sia pure, intervenendo (n. 201) nel giudizio di conferma e revoca del sequestro, onde impetrare quell'ordine di giustizia di fronte al quale solamente, le ferrovie dovevano inchinarsi.

Nè a diverso avviso può indurre l'art. 557 Cod. Comm. invocato dalla ditta Vanetti, imperocchè, sia pur vero che verso di lei posseditrice della polizza di carico le ferrovie avessero gli stessi obblighi del capitano del piroscafo; neppur costui dal momento che non solo erano sorte opposizioni, ma era intervenuto perfino un sequestro, avrebbe potuto farsene giudice ma avrebbe dovuto depositare giudizialmente il carico. Quindi detto art. 557 lungi dal giovare, nuoce all'assunto della ricorrente. Tutto ciò considerato, emergendo la totale infondatezza del ricorso, deve questo rigettarsi colle conseguenze di legge a carico della soccombente.

P. q. m.: Rigetta il ricorso proposto dalla ditta V. Vanetti e C. contro la sentenza 14-19 gennaio 1915 della Corte di appello di Genova, colla condanna di lei nella perdita del fatto deposito e nelle spese.

Servitù di prospetto - Manufatto ferroviario - Rilevato stradale.

Nelle disposizioni contenute nell'articolo 587 *del Codice civile sul diritto di aprire vedute sulle proprietà contigue, la espressione* altri simili sporti *ivi usata dal legislatore, anche a volerla interpretare largamente, deve essere intesa nel senso che il manufatto sia accessorio ad un fabbricato od almeno alle appartenenze di esso e che sia per di più destinato ad esercitare una veduta a profitto degli abitanti del fabbricato.*

CASSAZIONE TORINO - sentenza 14 febbraio 1916 (*P. P.* Paglietti; *Est.* Masino) - Ferrovie Stato c. Charvet.

LA CORTE IN DIRITTO OSSERVA.

Che se l'impugnata sentenza si salva dall'addebito di mancanza di motivazione e dalla relativa nullità comminata dal n. 2 dell'art. 361 del Codice di rito; in quanto che la Corte di merito non omise di esprimere quale fosse *la ratio decidendi* (buona o cattiva), che informava la propria pronunzia; non può tuttavia sfuggire all'altra censura, contenuta nel ricorso, quella di violazione e falsa applicazione dell'art. 587 del Codice civile il quale così dispone: « Non si possono *aprire* vedute dirette o finestre a « prospetto, nè balconi od altri *simili* sporti, verso il fondo chiuso « o non chiuso e neppure sopra il tetto del vicino se fra il fondo di « questo *ed il muro in cui si hanno dette opere*, non vi è la distanza « di un metro e mezzo ».

Infatti se si tiene presente quanto quella Corte aveva constatato in fatto; cioè che le ferrovie avevano sopraelevato il piano di posa dai binari morti in testata del muro di cinta proprio della ditta Charvet: così che nella specie non si trattava nè di finestre, nè di altri *simili* sporti, ma solo di una sopraelevazione del suolo non avente la destinazione di una veduta diretta sul fondo del vicino; e se si tiene presente ancora, che, col primo capo della sentenza del tribunale, stato accettato dalla Charvet (come la

stessa Corte di appello riconosce), era stato giudicato, che le ferrovie nel formare quel rilevato avevano compiuto un atto di proprietà senza ledere il diritto altrui, non può dubitarsi dell'errore di diritto in cui è caduta la sentenza denunziata. La quale, con una sfrenata applicazione della pericolosa massima: *eadem ratio juris, eadem dispositio;* senza riflettere che forma eccezione colla regola contenuta nell'art. 436, epperciò non suscettibile di interpretazione estensiva; senza riflettere, che il 587 contempla opera fatta in un muro proprio, sol perchè fra gli altri effetti, prodotti dalla sopraelevazione di suolo, eravi pur quella di diminuire la libertà del fondo Charvet, ritenne, che quell'opera impingesse nel disposto di detto articolo; quantunque, come aveva prima ammesso, *non si trattasse nè di finestra, nè di balcone, nè di altri simili sporti.* Ora non v'ha chi non vegga come la Corte di merito sia incorsa nella falsa applicazione del ridetto articolo 587; nè vale l'opporre, che la giurisprudenza tenda ad interpretare largamente la locuzione *simili sporti* contenuta in quell'articolo.

Non vale anzitutto, perchè la sentenza escluse che di *simili sporti* nella specie si trattasse; e poi perchè si è sempre ritenuto, che l'opera debba essere accessoria ad un fabbricato od almeno alle appartenenze di esso e che sia stata fatta al fine di esercitare una veduta a profitto degli abitanti di quel fabbricato: di costituire perciò illegittimamente una servitù di prospetto, servitù *urbana quae aedificiis inhaeret.* Il che per le constazioni di fatto, contenute nella sentenza, è oninamente escluso che si verifichi nella specie. Giacchè si tratta di un rilevato fatto a tutt'altro scopo, nel vasto recinto della stazione ferroviaria di Torino, accessibile solo per motivi di servizio ai ferrovieri; cosicchè la ditta Charvet nella citazione si lagnava unicamente che i ferrovieri transitanti colà per ragioni di servizio potevano vedere nell'interno della sua proprietà.

Si potrebbe sofisticare, qualora il muro, che separa la proprietà Charvet da quella della ferrovia, appartenesse a quest'ultima, e che per la eseguita sopraelevazione, quel muro potesse dirsi trasformato di un parapetto, sul quale fosse possibile appoggiarsi e sporgersi per gettare lo sguardo sul vicino fondo preteso servente: e che quindi, sotto un certo profilo, potesse dirsi opera fatta in un muro del preteso fondo dominante.

Non mai nel caso attuale, in cui quel muro appartiene alla ditta Charvet, che è padrona di sopraelevarlo quando le piace; se vuole togliersi quel lieve incomodo. Perciò non sussiste che l'Amministrazione ferroviaria, coll'opera compiuta abbia contravvenuto al disposto dell'art. 587 Codice civile ond'è che la denunziata sentenza debba annullarsi per violazione e falsa applicazione del medesimo; in relazione all'art. 4 delle preleggi come venne denunziato.

Personale ferroviario proveniente dalle Società - Buonuscita - Carenza di diritto - Improponibilità della domanda.

1. *Sotto la Società delle ferrovie Meridionali non esisteva negli impiegati un diritto a percepire l'indennità detta di « buonuscita » all'atto del loro collocamento a riposo* (1).

2. *La domanda di pagamento di detta indennità è pertanto improponibile, riguardando un mero interesse.*

CORTE DI APPELLO BOLOGNA - sentenza 17 marzo 1916 (*Pres.* Ranieri; *Est.* Bucci) - Spiga c. ferrovie Stato.

IN DIRITTO.

La domanda di riunione della presente causa all'altra promossa da Natali Giuseppe, ferroviere anche esso, non può essere accolta, perchè se identiche sono le questioni, l'oggetto delle rispettive domande è diverso.

La pregiudiziale che la Amministrazione delle ferrovie propone in questa sede col suo appello incidente è fondata sui seguenti motivi:

a) Da tutte le deduzioni attrici risulta non solo che la buonuscita sarebbe stata deliberata di volta in volta dalla Società

(1) V. retro pag. 35 - Cassazione Roma.

delle Meridionali e liquidata in ragione del merito, della condotta e di altre circostanze speciali dalla concedente Società; ma che essa era nè più, nè meno di una elargizione, sia pure usuale, ma sempre elargizione. Trattasi quindi di un interesse non di un diritto, donde la incompetenza dell'autorità giudiziaria anche sotto l'aspetto della improponibilità della domanda.

b) A termini della legge 9 luglio 1908 n. 418 (art. 22) non potrebbe il magistrato aggiungere la buonuscita alle condizioni dalle quali è regolato il rapporto d'impiego fra i ferrovieri e l'Amministrazione, occorrendo l'intervento legislativo, quindi difetto di norma giuridica nella specie.

c) Difetto di norma giuridica sulla quale l'azione possa fondarsi anche perchè la consuetudine non può costituire fonte generale di diritto, tanto meno in quanto trattasi di un rapporto di pubblico diritto che intercede fra i ferrovieri e lo Stato, e ancor meno potrebbe valere nel caso presente, perchè tratterebbesi di consuetudine commerciale.

Osserva, che a decidere le quistioni che si propongono con l'appello incidentale, sia innanzi tutto da fissare i termini della controversia per vedere se quello che si domanda, per sua natura, sia materia di diritto civile, ovvero di spettanza della pubblica amministrazione o di altre giurisdizioni speciali, giacchè in concreto con tale appello si afferma che la lite promossa dallo Spiga non possa essere legittimamente assoggettata all'esame e alla decisione dell'autorità giudiziaria, mancando in questa il potere di sindacato sugli atti amministrativi.

Lo Spiga fonda la sua domanda sulle due seguenti tesi:

a) La buonuscita costituisce di fronte alla Società delle Meridionali per gli impiegati da essa dipendenti, diritto quesito per consuetudine ai sensi degli art. 1 Cod. di comm. e 1124 Cod. civile.

b) L'obbligo delle Meridionali a pagare la buonuscita agli impiegati collocati a riposo e in quiescenza, dovere oggi gravare sullo Stato, per averlo assunto col riscatto delle ferrovie.

L'Amministrazione col primo motivo investe la sola prima tesi in quanto disconosce, pel modo come la buonuscita veniva

accordata dalle Meridionali, la esistenza di requisiti legali necessari a far sorgere la consuetudine.

A tal punto limitata la contesa, non regge la proposta eccezione d'incompetenza dell'autorità giudiziaria anche sotto l'aspetto di improponibilità della domanda, perchè non è esatto che la improponibilità si risolva *sempre* nella incompetenza assoluta. Questa si verifica quando la improponibilità è motivata dal fatto che sulla domanda proposta altro organo del pubblico potere è chiamato a pronunziare, ma quando in materia di diritto privato e in rapporti tra privati si nega alla pretesa la protezione del diritto obbiettivo, a decidere non può altri avere competenza se non il magistrato civile ordinario.

Nè, per essere la domanda rivolta contro la pubblica amministrazione, cambia la natura del contendere, nè nasce alcun rapporto di pubblico diritto dovendosi soltanto accertare se il diritto era sorto e perfezionato di fronte alle Meridionali, mentre se quel diritto possa poi accamparsi contro l'Amministrazione dello Stato è oggetto della seconda tesi, contro la quale son proposti gli altri motivi dell'appello incidentale.

Limitata la eccezione alla improponibilità della domanda la decisione su di essa va subordinata all'esame di merito.

Osserva che in prima istanza l'attore disse che il diritto quesito alla buonuscita era dimostrato:

1° dall'esistenza, forma, generalità dell'opuscolo giallo,

2° dall'esistenza e tenore della quietanza relativa,

3° dagli ordini di servizio 28 luglio 1886 (art. 27) e dal regolamento del personale della rete Adriatica 1° gennaio 1903 (art. 6),

4° dall'inchiesta Gagliardo.

L'Amministrazione delle ferrovie disconoscendo che dai detti documenti risultasse la prova dell'uso in senso giuridico esibì due note della Direzione generale delle Meridionali in data 1° novembre 1890 e 18 maggio 1891 all'ing. direttore dei lavori in Ancona.

Dalla prima di tali note si rileva che la Direzione non riteneva opportuno accogliere la proposta di portare a conoscenza degli Uffici di sezione, con circolare, le intelligenze corse colle singole

sotto-direzioni relativamente alla concessione di sussidi a titolo di buonuscita, perocchè non voleva che cotali intelligenze fossero conosciute dal personale, appunto perchè *non potessero mai invocare come un diritto,* una concessione che l'Amministrazione intendeva *subordinare alle condizioni del bilancio,* e che ad ogni modo non potrebbe essere considerato che come un puro atto di spontanea *liberalità* da *esercitarsi dalla Amministrazione stessa in quei casi e in quelle circostanze più opportune.*

Con la seconda nota, la Direzione, dopo aver ripetuto quale il carattere di quel *sussidio,* si rifiutava di prendere deliberazioni di massima circa i sussidi stessi *agli agenti da tempo esonerati,* poichè riteneva opportuno deliberare di volta in volta a seconda delle circostanze, ed intanto respingeva la domanda dell'ex guardiano Borgheresi Serafino *non ravvisandosi* motivi speciali per far luogo alla concessione del *sussidio.*

Il tribunale disse che questa ultima nota, poteva far dubitare anche del non uso, ma si convinse, che la buonuscita fosse ugualmente, costantemente, secondo norme precise *elargita* a tutti i ferrovieri, ma che però restava sempre una elargizione.

In questa sede lo Spiga si rimette ai documenti e alle difese di prima istanza nonchè agli *altri argomenti e documenti tutti non impugnati, non contestati riportati nelle sentenze Molina.*

Le ferrovie hanno esibito nuovi documenti, tra cui, altre 26 copie autentiche di note della Direzione delle Meridionali, inviate dal 1887 al 1895 ad impiegati od a capi d'ufficio, e con le quali si nega sia a singoli, che a gruppi d'impiegati, la buonuscita, affermandosi costantemente la mancanza di diritto a pretenderla, e il carattere di liberalità del sussidio che si riservava di accordare se e come credeva.

Per la documentazione però è necessario premettere che le ferrovie impugnano l'autenticità dell'unico documento che in questa sede viene esibito, l'opuscolo giallo, perchè in copia informe e disconoscono tutti i pronunziati del precedente Molina sul quale, dicono, non sia pronunziata l'ultima parola.

È certo non potrà essere seguito lo Spiga che quelle sentenze invoca quasi giudicato nella sua causa sino a ritenere provato in questo giudizio ciò che appare provato nell'altro. Però poichè tanto l'opuscolo giallo che gli altri documenti invocati specificatamente

dallo Spiga, nel loro contenuto sono riportate in sentenza di altre autorità, a cui furono in copie autenticate presentati, se ne discuterà nell'interesse di entrambi i contendenti per quanto dalle sentenze stesse risulta.

Contro la nuova documentazione dell'Amministrazione nulla dice lo Spiga, si limita solo alle due note riportate innanzi ed esibite, in prima istanza, e le dichiara di nessuna importanza, perchè emanate quando l'uso, come obbligo, erasi già consacrato, e perchè non possono invocarsi quelle note in via generale, anche per la qualità delle persone da cui emanano. Aggiunge che le ragioni da lui addotte trovano riscontro nella prima sentenza della Cassazione nella causa Molina.

Il richiamo svela il rilevato errore del sistema difensivo per la facile confusione dell'uno con l'altro giudizio, ma svela ancora la inesattezza con cui i richiami vengono fatti. La sentenza 9 maggio 1912 della Cassazione non dice nè l'una nè l'altra cosa, anzi censura quella del tribunale di Ancona perchè di fronte alle note esibite dalle ferrovie non aveva il tribunale indagato se negli anni precedenti al 1890 l'uso speciale della buonuscita, come vincolo obbligatorio, fosse già stabilito, ed aveva invece, con insufficiente motivazione, ritenuto irrilevante una prova testimoniale da Molina proposta per dimostrare che, indipendentemente dall'opuscolo giallo e dagli altri documenti prodotti, sia presso le Meridionali che presso le altre Società ferroviarie italiane esisteva l'uso da oltre trent'anni.

Il che è contrario di ciò che afferma Spiga, perchè ritenne rilevanti quelle due note, tranne nel caso che precedentemente ad esso l'uso fosse stabilito. Che se il Tribunale di Fermo, senza trovar necessaria la prova testimoniale, ritenne che in base ai soli documenti la consuetudine fosse dimostrata, e per l'acquiescenza delle ferrovie su tal punto quel pronunziato divenne giudicato, questo non può certo giovare allo Spiga per ovvie ragioni procedurali, massime perchè oggi l'Amministrazione strenuamente impugna l'esistenza dell'uso.

E se pure poi fosse vero che nel giudizio Molina fu provata la esistenza dell'uso precedentemente al 1890 per lo meno lo Spiga avrebbe dovuto rilevare la diversità di condizione che veniva a

crearsi nel presente giudizio coi nuovi documenti esibiti, dei quali molti sono anteriori al 1890.

Il rilievo poi che le predette note non possono invocarsi perchè emanazione delle Meridionali, quasi provenissero da fonte sospetta, il che naturalmente è comune alla nuova documentazione, non vale ad infirmare la forza probatoria dei documenti.

Degli atti delle Meridionali si discute, ed essi non possono essere attinti che a quella fonte e quando lo Spiga non impugna l'autenticità e il contenuto delle note, della verità e sincerità di esse ne è garanzia l'epoca non sospetta in cui furono scritte.

Osserva che l'opuscolo giallo è così descritto nella sentenza del tribunale di Fermo:

Una cartella intestata « *Studi per la sistemazione ed unificazione delle competenze accessorie* del personale delle reti Adriatica e Mediterranea » contenente nove opuscoli stampati su carta gialla, porta il titolo « Concessioni speciali a favore del personale » ed a stampiglia « per uso di ufficio » nel quale alle pagine 3 e 4 sotto la voce « Buonuscita » si legge:

« Agli agenti esonerati defintivamente dal servizio viene elargita, salvo casi di assoluto demerito, una somma a titolo di buonuscita commisurata al grado, al numero degli anni di servizio, ai meriti, alla condotta e ad altre circostanze speciali. La buonuscita varia, di regola, da una a dodici mesate dello stipendio, o della paga, come rilevasi dal prospetto seguente, ma può essere suscettibile di qualche aumento quando concorrono titoli di speciali benemerenze per opera intelligente ed eccezionalmente proficua, o quando si tratti di agenti che meritino maggiori riguardi per ferite ed imperfezioni fisiche riportate nel disimpegno regolare delle proprie attribuzioni ».

Segue il prospetto ed infine viene rilevato che « la somma erogata annualmente a titolo di buonuscita ammonta in media a L. 230,000 e complessivamente dal luglio 1885 a tutto il 1903 a L. 4,192,600 ».

Si disse che lo scopo della compilazione di tale opuscolo fu quello di codificare la consuetudine; che la forma positiva usata « agenti esonerati dal servizio *viene* elargita la buonuscita » esprime che veniva normalmente, ugualmente e sempre applicata;

che l'essere il prospetto diviso in tre colonne nella prima delle quali è indicato il grado del funzionario, nella seconda, in relazione di ogni grado, o di un gruppo di essi, il numero delle mesate che si davano per buonuscita e per taluni gradi anche specificato il minimo ed il massimo delle mesate e sulla terza colonna sotto la voce « Annotazioni » lo scritto: « più qualche gratificazione speciale tenuto conto dei servizi prestati e dell'anzianità » si volle stabilire la buonuscita fissa, inderogabile con le indicazioni della seconda colonna, mentre le gratificazioni di cui alla terza colonna era un di più lasciato all'arbitrio dell'Amministrazione. E finalmente che la prova dell'uso si ricava anche dall'essere le somme relative stanziate in bilancio e per sì considerevole numero di anni.

Ricordando le due note del 1890 e 1891 al direttore di lavori di Ancona, sembra strano che la Società, la quale non aveva voluto nè portare a conoscenza degli Uffici le intelligenze corse con i vice-direttori circa la concessione della buonuscita, e si era anche rifiutata di prendere al riguardo deliberazioni di massima, si sia poi indotta a codificare l'asserta consuetudine alla vigilia del riscatto, nel 1904, come appare dall'indicazione della spesa a tutto il 1903.

Ma quello che esclude l'asserta codificazione è che l'opuscolo della buonuscita faceva parte di unico fascicolo dove erano compresi altri otto opuscoli che si occupavano delle anticipazioni, sussidi, mancie, pensioni od assegni vitalizi di grazia, condono di debiti, trasporti funebri ecc., e per ciascuna di tali voci è adoprata l'istessa forma positiva, egualmente indicato il minimo ed il massimo dell'assegno, ed anche, talora, l'eccezione al massimo. Così si legge: *L'Amministrazione accorda* senza interesse, anticipazioni da *una* a *due mesate* di stipendio, ed *eccezionalmente anche oltre tale misura,* e il sistema segue per tutte le altre voci, ed infine di ciascuna di esse come per la buonuscita è indicata la spesa annua e quella complessiva per gli anni dal 1885 al 1903.

Il che dimostra quanto insussistente sia l'affermazione della codificazione, perchè essa dovrebbe essere comune a tutte le altre concessioni di cui si occupa la cartella gialla e non pare si sia accampata da alcun ferroviere che le anticipazioni, le mancie, il condono di debiti e gli altri sussidi costituissero diritto solo perchè a quel modo riportati nell'opuscolo giallo. E d'altra parte super-

tua sarebbe stata in un codice la indicazione della spesa degli anni antecedenti, e tutto al più sarebbe stata compatibile la indicazione di una somma preventiva, come limite degli assegni a farsi durante l'anno.

Il vero scopo invece della compilazione di quel fascicolo è indicato da una lettera del Ministero dei lavori pubblici del marzo 1903 inviata alle Direzioni generali delle tre maggiori reti ferroviarie, alle quali si chiedeva che intraprendessero appositi *studi* per una generale revisione e *sistemazione* di tutte le *competenze accessorie*, al fine di semplificarne e *unificarne* possibilmente le disposizioni per le tre reti. Consigliava come primo lavoro da eseguirsi la compilazione di *tutte le competenze accessorie* in vigore sotto forme di assegni, premi, indennità ecc., colla dimostrazione *della relativa* importanza finanziaria, mettendo in evidenza *per ciascun titolo la somma spesa.*

La intestazione della cartella, il contenuto di ogni fascicolo, la indicazione della spesa per ogni voce, e l'epoca in cui il lavoro fu fatto dimostrano all'evidenza che lo scopo di quella compilazione fu unico ed esclusivo; rispondere alla richiesta ministeriale.

Ed allora l'opuscolo giallo non è la legge della consuetudine, esso prova soltanto che tra le varie concessioni che le Meridionali solevano fare ai loro impiegati vi era la buonuscita, il che non è sufficiente per accertare la consuetudine.

Osserva che s'invoca la esistenza e tenore della quietanza a stampa per rilevare la sua parte terminativa, ove così si legge: « Dichiaro pure di essere stato col pagamento della buonuscita *elargitami*, saldato e tacitato di ogni mio *credito* relativo al servizio prestato e alla carriera percorsa », desumendosi che la parola *credito* essendo correlativa di debito, la Società confessava che la buonuscita costituiva un diritto.

Saviamente il tribunale rilevò che non bisogna solo tener presente la parola *credito*, la quale ha relazione a tutti gli altri rapporti d'impiego, ma piuttosto alla parola *elargitami* che segue l'altra di buonuscita, mantenendo così fermo il concetto della liberalità e non del debito.

Osserva che la così detta inchiesta Gagliardo perchè fatta sotto la presidenza del senatore Gagliardo nel 1898, sui rapporti tra le Società esercenti le tre reti ferroviarie ed il loro personale,

e invocata dallo Spiga per dimostrare che in un documento proveniente dalle Meridionali ed allegato all'inchiesta, è dimostrato che la Società comprendeva la indennità di buonuscita tra le competenze accessorie, per poi dedurre che se la buonuscita era chiamata indennità, di essa buonuscita si occupano l'ordine di servizio 28 luglio 1886, e il regolamento 1° gennaio 1903 che dimostrano il diritto alla buonuscita anche per contratto, giacchè i regolamenti e gli ordini di servizio sono la integrazione del contratto di impiego.

Lo art. 27 dell'ordine di servizio 25 luglio 1886 dice che la dispensa definitiva equivale a collocamento a riposo per gli individui addetti alla Cassa pensioni ed all'esonero dal servizio per tutti gli altri, e li abilita rispettivamente a far valere *i loro diritti*, se e quali ad essi competono *verso le casse pensioni o di soccorso.* E sin qui nulla di diritto alla buonuscita, è evidente.

« La dispensa definitiva, dice poi il capoverso dell'articolo, accordata per dimissioni volontarie esclude però ogni diritto a compensi o indennità ». Dal che si argomenta che se ai dimissionari è escluso ogni *diritto* ad indennità, per quelli collocati a riposo il diritto esiste alla buonuscita, perchè essa è indennità. In verità non si comprende come un atto contrattuale debba andarsi a ricercare fra tante vie tortuose, mentre, a parte che se si invoca il patto espresso non possa parlarsi di consuetudine, nel fatto sta che se la Società avesse voluto stabilire il patto, l'avrebbe detto chiaramente. Ad ogni modo il capoverso parla non solo d'indennità, ma anche di compensi, ed è risaputo che vari erano le une e gli altri e non vi è plausibile ragione per ammettere che assolutamente la parola indennità debba significare esclusivamente buonuscita.

Si apprende dal libro giallo che l'Amministrazione agli agenti che lasciavano il servizio soleva condonare il residuo debito risultante all'atto della cessazione del servizio, ed ammesso per esatto l'argomento di Spiga, anche pel condono di debiti dovrebbe valere l'argomento, e cioè che costituisse un *diritto* per i collocati a riposo il condono dei debiti. Ma ciò non osa affermare lo stesso Spiga e la espressione generica evidentemente è scritta per ogni possibile pretesa dei dimissionari.

L'art. 6 poi del regolamento 1° gennaio 1903 dice: « Oltre lo stipendio o paga, agli agenti stabili o in prova addetti a speciali funzioni dell'esercizio, sono assegnati i premi, *indennità*, compensi per prestazioni straordinarie e soprassoldi vari fissati da speciali disposizioni ». Anche in tale articolo lo Spiga nella parola *indennità* non sa leggervi se non buonuscita e quindi dice che è un argomento per dimostrare che il diritto è sanzionato dal patto. Il che è del tutto arbitrario per l'istessa autorità del precedente Molina tanto insistentemente invocata, giacchè la Cassazione di Roma nella sua decisione 10 febbraio e 14 aprile 1914 nella causa Molina, rilevò che le competenze accessorie « nel senso tecnico della parola sono quelle riferentisi a speciali mansioni inerenti all'andamento normale del servizio, come compensi dovuti per lavori straordinari, per *indennità* di trasporto, *indennità* di cavalcatura e per altri consimili titoli », a cui si possono aggiungere per elementi che si ricavano dall'istesso fascicolo giallo, *indennità* di percorrenza, di alloggio, e sinanco per malaria. E l'istessa Corte disse che non era il caso di andare a ricercare tra quelle tabelle il diritto derivante dall'uso

L'asserta dimostrazione quindi del diritto quesito alla buonuscita non viene dagli invocati documenti. Il tribunale con esatto criterio giuridico fissò i requisiti necessari per aversi il diritto consuetudinario e cioè: *a*) esistenza di un uso uniforme, diuturno, di una certa durata intorno ad un determinato rapporto in confronto del popolo, o di una sfera più ristretta: *b*) non dovere cotale uso derivare da altra causa se non quella che promana dalla convinzione di una necessità giuridica sia in chi l'uso praticò, di adempiere ad una giuridica norma e per tanto obbligatoria, sia in chi dall'uso tragga vantaggio, convinto questo di esercitare un diritto. Con argomenti decisivi dimostrò l'inesistenza del secondo requisito, non ebbe presente il nuovo materiale probatorio delle ferrovie, altrimenti non avrebbe esitato a riconoscere la mancanza anche del primo requisito, come non esita la Corte.

Gli atti di non uso, che pel non breve periodo di circa venti anni furono praticati dalla Società, escludono anche il primo requisito, specialmente perchè nessun rifiuto è motivato per demerito.

E che il diniego a dare la buonuscita non fosse conseguenza di arbitrario disconoscimento dell'obbligo, lo attesta il numero rilevante d'impiegati a cui fu negato il sussidio, senza che si sappia abbia mai alcuno di loro reclamato per fare affermare il proprio diritto. Lo attesta il fatto che la Società tenne fermo il diniego anche in confronto dell'Ispettorato governativo e dell'istesso Ministero dei lavori pubblici per impiegati che all'uno o all'altro reclamarono, come si rileva dalle note 13 dicembre 1888 e 15 gennaio 1891, confermando sempre trattarsi di una elargizione che si riservava di dare se e quando credeva.

Non la prova del diritto quindi si rileva dagli atti tutti della causa, ma la prova del contrario.

Lo Spiga prospetta in questa sede un'altra tesi, l'obbligatorietà dell'uso cioè anche di fronte ai nolenti, quando l'uso esiste presso una determinata classe, e che esistesse l'uso presso tutte le grandi imprese assuntrici di trasporto dice risultare dalla relazione del ministro Sacchi del 1913. È vero che nella relazione il ministro diceva opportuno il *ripristino* di compensi di buonuscita in *uso* presso *qualcuna* (non tutte) delle cessate Società, il che è diverso da quello che sostiene lo Spiga.

Ma era l'istesso ministro che nella sua relazione aggiungeva: « ed era logico non se ne parlasse (della buonuscita nella legge 22 aprile 1905), perchè, come dico, la buonuscita era una *elargizione* che le Società facevano ».

E non occorre veramente la parola del ministro per sapere che effettivamente specie le Meridionali, davano la buonuscita, che la davano quasi sempre, anche in proporzioni generose, ma sia perchè non si dava a tutti, sia perchè era una *elargizione*, non sorse mai il diritto consuetudinario come vincolo obbligatorio per la Società, e per conseguenza non nacque mai il diritto negli impiegati e pretenderla.

Osserva che accertato che la buonuscita costituiva un interesse per gli impiegati delle Meridionali e non un diritto, la domanda dello Spiga è improponibile.

Che a tale decisione pervenendosi, non occorre discendere allo esame degli altri motivi dell'appello incidentale, e che conseguenza della decisione è che le spese vanno messe a carico dello Spiga.

P. q. m. ecc.

Errata-corrige

Ordine di servizio n. 64 (Bollettino ufficiale n. 13-1916). — Nell'allegato *B* la distanza di km. 16 posta di contro al nome della stazione di Rosarno deve essere corretta in km. 216.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. 4 00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 17

27 APRILE 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

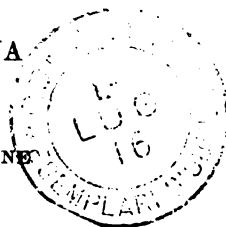
INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, aprile 1916 — Tip. Editrice Nazionale C. 90

DECRETO LUOGOTENENZIALE 17 *febbraio* 1916, *n.* 180, *riguardante la successione dei militari morti o dispersi in guerra* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In forza dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei ministri segretari di Stato per gli affari della guerra e della marina, di concerto con i ministri delle colonie, di grazia e giustizia e dei culti, delle finanze e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli eredi dei militari e degli altri individui addetti all'esercito in campagna, morti in guerra, o per causa di ferita riportata o di malattia contratta a causa della guerra entro i 12 mesi precedenti alla morte — come dovrà risultare da apposita dichiarazione del comandante del corpo — saranno ammessi, in esenzione da denunzia e dal pagamento della tassa di successione, al possesso delle somme, dei valori e degli oggetti di pertinenza dei defunti rimasti presso l'Amministrazione militare, nonchè dell'importo delle com-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 febbraio 1916, n. 48.

petenze e degli assegni personali e loro prorata dovuti dalla detta Amministrazione, dalle Amministrazioni civili dello Stato e dalle Amministrazioni pubbliche al personale delle quali sia esteso il trattamento stabilito dal decreto Luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1064, presentando i documenti prescritti dagli articoli 337 e 338 del regolamento di contabilità generale dello Stato, approvato col R. decreto 4 maggio 1885, n. 3074, con facoltà di produrre, in luogo della attestazione giudiziaria di cui all'art. 337, un atto notorio anche per le successioni testamentarie e per qualsiasi somma, che potrà essere ricevuto pure dai sindaci o dai notai per le facoltà concesse a questi ultimi dalla legge 16 febbraio 1913, n. 89, sull'ordinamento del notariato.

Tutti i documenti potranno essere in carta libera.

I detti eredi e legatari potranno anche esimersi dal presentare il certificato di morte del defunto ed, in luogo di questo, la stessa Amministrazione militare unirà agli altri documenti presentati dagli eredi una copia autentica dell'avviso di decesso avuto dalle autorità militari competenti.

Art. 2.

Le quote ereditarie spettanti ai minori sulle somme, sui valori, sugli oggetti di pertinenza dei defunti, come al precedente articolo, nonchè sulle competenze ed assegni personali e loro prorata, dovuti dall'Amministrazione militare o dalle Amministrazioni civili di cui all'articolo medesimo saranno liberamente consegnate ai loro legittimi rappresentanti senza che questi siano obbligati a presentare l'autorizzazione rilasciata dal pretore a norma dell'art. 225 del Codice civile.

La rappresentanza di color che non hanno piena capacità di agire si intenderà sufficientemente provata anche a mezzo dell'atto notorio, di cui all'articolo precedente, od a mezzo di documenti equipollenti.

Le quote che dovrebbero essere vincolate a garanzia dei diritti di usufrutto che possano competere agli eredi saranno liberamente consegnate a coloro cui spetta la proprietà del capitale, quando sia presentata una esplicita dichiarazione di consenso a tale consegna

rilasciata dall'usufruttuario, in carta libera, avanti al pretore, al notaio od al sindaco con l'assistenza di due testimoni.

Art. 3.

Le stesse norme e formalità di cui agli articoli precedenti saranno applicate per i personali dell'esercito in campagna dispersi durante le operazioni di guerra e che non abbiano lasciato testamento. Coloro che nel giorno della dispersione risultino essere i presunti eredi legittimi dei dispersi saranno ammessi al ritiro delle attività indicate nel precedente art. 1 solo dopo però che siano trascorsi sei mesi dalla dispersione ed in base alla dichiarazione di irreperibilità di cui all'art. 2 del decreto Luogotenenziale 27 giugno 1915, n. 1103, che terrà luogo dell'avviso di decesso.

Art. 4.

Gli eredi dei militari e degli individui addetti all'esercito morti o dispersi nelle circostanze indicate nei precedenti articoli 1 e 3 potranno delegare uno solo di essi, od una terza persona, a ricevere in consegna tutte le somme, gli oggetti e i valori esistenti presso l'Amministrazione militare, nonchè l'importo delle competenze ed assegni personali e loro prorata dovuti dall'Amministrazione militare o dalle Amministrazioni civili di cui all'articolo 1, mediante una dichiarazione in carta libera da rilasciarsi avanti al sindaco od al notaio alla presenza di due testimoni.

Con la stessa dichiarazione la persona delegata dovrà essere pure autorizzata a rilasciare ricevuta di tutto ciò che prende in consegna, esonerando le Amministrazioni suddette da qualsiasi responsabilità.

Art. 5.

Le disposizioni precedenti sono applicabili anche a favore degli eredi dei militari e personali della R. marina nelle stesse condizioni del R. esercito.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 febbraio 1916.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA - ZUPELLI — CORSI — MARTINI — ORLANDO — DANEO — CARCANO.

Visto, Il guardasigilli: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 30 *marzo* 1916, *n.* 409, *recante disposizioni per agevolare l'esecuzione di opere pubbliche e di forniture per conto dello Stato in Tripolitania ed in Cirenaica durante lo stato di guerra* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Ritenuta la necessità di agevolare la regolare esecuzione delle opere pubbliche e delle forniture per conto dello Stato in Tripolitania e in Cirenaica, in relazione alle speciali condizioni economiche attuali;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 aprile 1916, n. 90.

Vista la legge 25 febbraio 1912, n. 84;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le colonie;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le cauzioni prestate per appalti di opere pubbliche e di forniture che si eseguono per conto dello Stato in Tripolitania e in Cirenaica, in qualunque epoca assunti, potranno — su domanda degli imprenditori — essere ridotte alla misura del 5 % dell'importo d'appalto, qualora l'Amministrazione, a suo giudizio insindacabile, si ritenga pienamente garantita, malgrado tale riduzione, del regolare adempimento degli obblighi contrattuali.

Art. 2.

Dopo constatata, col relativo verbale, l'ultimazione dei lavori o della fornitura, è consentito di disporre — prima del collaudo ed a giudizio insindacabile dell'Amministrazione — a favore degli appaltatori che ne facciano domanda, la restituzione delle ritenute prescritte dall'articolo 26 dell'ordinamento amministrativo contabile per la Tripolitania e la Cirenaica, approvato con decreto Luogotenenziale 22 agosto 1915, n. 1363, e dell'articolo 38 del capitolato generale per gli appalti delle opere pubbliche, approvato con decreto del ministro dei lavori pubblici in data 28 maggio 1895 e modificato con successivo decreto 8 novembre 1900, o di altre ritenute consimili, destinate a scopo di garanzia.

Art. 3.

La riduzione della cauzione e la restituzione delle ritenute, di cui ai precedenti articoli 1 e 2, saranno disposte, previo parere favorevole dell'ingegnere capo:

a) con decreto del governatore, quando trattisi di contratti da lui approvati;

b) con decreto del ministro, in ogni altro caso, e su proposta del governatore.

Art. 4.

Per i provvedimenti consentiti dal presente decreto, che avrà vigore per tutta la durata della guerra, non occorre sentire il parere dei Comitati di cui agli articoli 17 e 18 dell'ordinamento amministrativo-contabile, approvato con decreto Luogotenenziale 22 agosto 1915, n. 1363.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 marzo 1916.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — MARTINI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Ordine generale N. 2. (S.)

Movimenti nel personale superiore.

Il comm. ing. Luigi Greppi, sotto capo servizio al Servizio Trazione è stato incaricato della reggenza del Servizio stesso, in sostituzione del comm. ing. Alfredo Pogliaghi, collocato a riposo dal 1° aprile 1916.

Il cav. uff. ing. Pietro Verole, capo divisione al Servizio Trazione, promosso sotto capo servizio a decorrere dal 1° aprile 1916, è lasciato al Servizio suddetto;

Il cav. uff. ing. Quinto Orso, capo divisione al Servizio Trazione, promosso sotto capo servizio con decorrenza dal 1° aprile 1916, è stato assegnato al Servizio Veicoli dal 16 stesso mese, in sostituzione del cav. uff. ing. Tito Bombicci-Porta, decesso il 7 febbraio 1916.

Ordine di Servizio N. 83. (M. C. L.).

Trasformazione in stazione della fermata di S. Oliva.

Dal giorno 1 aprile 1916 la fermata di S. Oliva, della linea Siracusa-Canicattì, è stata trasformata in stazione coi seguenti impianti:

— fabbricato viaggiatori al km. 189 + 722 a destra nel senso da Canicattì a Siracusa;

— binari di corsa, due, compresi fra le progressive chilometriche 189 + 459 e 189 + 905, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 346;

— segnali di protezione: due dischi girevoli di 2ª categoria: collocati entrambi a destra rispetto ai treni ai quali comandano ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 500 quello lato Siracusa e di m. 700 quello lato Canicattì: quest'ultimo è preceduto a m. 100 da un dischetto fisso di rallentamento;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 5367, colla chiamata S. L.

I deviatoi sono assicurati con fermascambi tipo F. S., gemelli.

Dal giorno 1 maggio 1916 la stazione di S. Oliva viene ammessa, senza alcuna limitazione, ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani, ed al servizio merci a grande e a piccola velocità ordinaria per spedizioni sino a kg. 500, costituite di colli non eccedenti kg. 80 ciascuno, esclusi i veicoli ed il bestiame.

Detta stazione effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa compartimentale di Palermo ogni 5 giorni, con la periodicità di cui ala lettera *D* dell'ordine di servizio N. 184-1913.

zione giugno 1914) », nei fascicoli delle distanze chilometriche dalle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » nei fascicoli delle distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo, nell'Elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo e nei prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni, si dovranno apportare le aggiunte e le modificazioni di cui l'allegato al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Allegato all'Ordine di servizio n. 83-1916.

Nel prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pagina 54 depennare di contro al nome di S. Oliva, nelle colonne 6 e 7, i richiami (6) e (7) esposti di fianco alle lettere V-B, esporre nella colonna 13 la lettera S ed in calce della pagina stessa modificare come appresso il richiamo (8):

Limitatamente ai trasporti sino a Kg. 500, costituiti di colli non eccedenti Kg. 80 ciascuno.

Nel fascicolo delle distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° luglio 1910) a pagina 19, nell'opportuna sede, si dovrà inserire:

S. Oliva / 190 / 217 / 283 / 198 / 231 /.

In quello delle distanze chilometriche ai transiti marittimi ecc., da valere per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° marzo 1911) a pagina 53, nell'opportuna sede trascrivere:

/S. Oliva Canicattì-Bicocca 283/Aragona C/191/.

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915) a pagina 46, nell'opportuna sede inserire:

S. Oliva / 3 / 3 / 2.

Infine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche, in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo (viaggiatori e merci) si dovranno verificare e correggere, se del caso, la distanza e l'istradamento riguardanti la stazione di S. Oliva, procedendo come appresso:

Per i prontuari delle stazioni della linea Canicattì-Licata la distanza suddetta si dovrà rilevare dalla tabella 126, pag. 103 del « Prontuario generale ».

Per i prontuari delle altre stazioni della rete la si dovrà invece formare aggiungendo Km. 11 a quella indicata per Licata stazione e Km. 8 a quella esposta per Favarotta, scegliendo poi la distanza che dal confronto risulterà minore.

L'istradamento sarà quello della stazione, che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di Servizio N. 84. (M.C.).

Servizio di corrispondenza con la ferrovia circumetnea. Divieto di accettare spedizioni destinate alla detta ferrovia gravate d'assegno.

Dal giorno 28 aprile 1916 le spedizioni in servizio di corrispondenza destinate alle stazioni della ferrovia circumetnea, esercitata dalla Società Siciliana di lavori pubblici, *non possono essere gravate di assegno.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio n. 85. (C.).

Servizio merci italo-francese per oltre la P. L. M.

(Vedi ordine di servizio n. 23-1916).

Col 1° maggio 1916 vengono apportate le seguenti aggiunte nella tariffa pel servizio cumulativo italo-francese per oltre la P. L. M., edizione 1° settembre 1913.

Parte I-*B*.

Nomenclatura e classificazione delle merci. — A pag. 49 introdurre la voce:

531a	525a	Sabbia per la fabbricazione del vetro.	21	10	22	11	2	—	—	—	—	—

e a pag. 66 la corrispondente voce francese:

525a	531a	Sable pour verreries	

Parte II-A.

a) Elenco delle stazioni francesi. — Alle pagine 9, 10, 11 e 12 aggiungere le seguenti stazioni:

		Chiasso	Pino	Iselle	Modane	Ventimiglia
		km.	km.	km.	km.	km.
Est	Château Thierre	790	759	651	649	—
Est	Hermé.	741	710	593	591	—
Est	Longueville (Embranchemt. particulier).	752	721	604	602	—
Est	Nogent l'Artand-Charly . . .	801	670	661	659	—

b) Nel fascicolo, ristampato col 1° supplemento del 1° aprile 1914, ed intestato:

Prezzi per quintale dalle varie stazioni francesi della rete dell'Est ai transiti di Chiasso, Pino, Iselle e Modane o viceversa, si dovranno aggiungere le seguenti stazioni con gli appresso indicati prezzi:

Pag. 22-23, § 11. — *Dalla Francia verso l'Italia.*

		Vagone completo di almeno 5000 kg.	Vagone completo di almeno 10000 kg.			Vagone completo di almeno 5000 kg.	Vagone completo di almeno 10000 kg.
Chateau Thierry (gruppo 2)	Chiasso	3.20	2.255	Nogent l'Artand-Charly (gruppo 2)	Chiasso	3.22	2.27
	Pino	3.00	2.135		Pino	3.02	2.15
	Iselle	2.46	1.705		Iselle	2.48	1.72
	Modane	1.765	1.305		Modane	1.785	1.315

A pag. 22-23, § 12. — *Dalla Francia verso l'Italia.*

		Vagone completo di almeno 10000 kg.			Vagone completo di almeno 10000 kg.
Hermé (gruppo 5)	Chiasso	2.23	Longueville (Embranchement particulier) (gruppo 5).	Chiasso	2.26
	Pino	2.11		Pino	2.14
	Iselle	1.67		Iselle	1.695
	Modane	1.245		Modane	1.265

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 40. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi circolare n. 37-1916).

A seguito della circolare n. 37-1916 si informa che i comuni sotto indicati sono stati dichiarati *sospetti d'infezione fillosserica.*

Opportune aggiunte saranno pertanto da praticarsi nell'elenco allegato alla detta circolare.

PROVINCIA DI LECCE.

Circondario di Gallipoli: Cursi — Gagliano del Capo — Ortelle — Sanarica — Spongano — Surano — Tiggiano.

Circondario di Lecce: Calimera — Cannole — Castri di Lecce — Castrignano de' Greci — Cavallino — Giurdignano — Martano — Martignano — Melpignano — Sternatia — Vernole — Zollino.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare n. 41. (C.).

Certificati di provenienza per i trasporti di melazzi.

È stato rilevato che all'atto dell'accettazione dei trasporti di melazzi, nei casi previsti dall'art. 228 del regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie, non sempre le stazioni hanno cura di esigere dai mittenti la presentazione dei *certificati di provenienza* e di applicare le tasse di custodia della tariffa n. 5 punto *b*), secondo fu stabilito con la prima appendice al detto regolamento.

Si richiamano pertanto le stazioni alla rigorosa osservanza di tali disposizioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e* 22.

Circolare n. 42. (A.).

Trasferimento a Napoli del magazzino stampati di S. M. Capua Vetere.

(Vedi ordine di servizio N. 392-1914).

In conformità della disposizione contenuta nell'O. S. 392-1914 (Circoscrizione dei magazzini) viene soppresso il magazzino stampati di S. Maria C. V., riunendolo a datare dal 4 maggio 1916 col magazzino di Napoli.

In conseguenza del trasferimento e a decorrere dal 1° luglio 1916 cesserà pure di avere vigore la circoscrizione dei magazzini stampe prevista dall'O. S. n. 343-1908, Bollettino ufficiale n. 47-1908 e si attuerà la seguente:

Magazzino di Torino stampe. Compartimenti di Torino, Genova, Milano.

Magazzino di Bologna stampe. Compartimenti di Venezia, Bologna, Firenze.

Magazzino di Roma Economato. Servizi Centrali residenti in Roma.

Magazzino di Napoli stampati. Compartimenti di Roma, Napoli, Reggio Calabria.

Magazzino di Ancona stampati. Compartimenti di Ancona, Bari.

Magazzino di Palermo stampati. Compartimento Palermo.

Il Compartimento di Venezia attualmente compreso nella circoscrizione del Magazzino di Bologna stampe rimane in via definitiva assegnato al magazzino stesso.

Il Magazzino di Ancona stampe seguiterà a provvedere in via provvisoria alle somministrazioni al Compartimento di Ancona in luogo del Magazzino di Bologna stampe, e al Compartimento di Bari in luogo del Magazzino di Napoli.

Circolare n. 43. (C.)

Trasporti di rottami o torniture di ferro, acciaio, ghisa, rame, bronzo, ottone, piombo ed alluminio.

Ad evitare eventuali dubbiezze circa l'esatta applicazione del decreto Luogotenenziale 23 marzo 1915, n. 354, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 14-1916, si avvertono gli Uffici e le stazioni che le denuncie all' arma dei RR. Carabinieri di detenzione dei metalli, nel decreto stesso specificati, devono farsi soltanto nel caso in cui i metalli stessi possono formar oggetto di contrattazione da parte dell'Amministrazione, nel caso, cioè, in cui si tratti di spedizioni giacenti, rifiutate od abbandonate ai sensi del-

l'art. 112 delle Tariffe, trovantisi singolarmente considerate nelle condizioni di qualità e quantità stabilite dal citato decreto e che dovrebbero essere vendute.

Le stazioni o gestioni autonome notificheranno subito alla Divisione Movimento, da cui dipendono, le denuncie fatte, precisando tutti gli estremi dei trasporti a cui esse si riferiscono, attendendone poi le istruzioni per le pratiche successive.

E poichè dal giorno della denuncia i capi stazione o capi gestione, a seconda dei casi, assumono la veste di depositari, con tutti gli obblighi di legge, così essi dovranno con ogni cura provvedere ad una scrupolosa custodia della merce denunciata per poterla presentare in ogni momento nella stessa quantità in cui fu dichiarata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Il Direttore generale

R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Contratto di appalto - Sospensione dei lavori - Esigenze di servizio - Incompetenza dell'autorità giudiziaria.

Quando in un contratto di appalto si stabilisce che le Ferrovie dello Stato potranno per esigenze di servizio sospendere per un determinato tempo l'esecuzione dei lavori appaltati, non è competente l'autorità giudiziaria a decidere se effettivamente concorsero le opposte esigenze di servizio.

CORTE DI CASSAZIONE DI ROMA — Sent. 12 febbraio 1916 - (*Pres.* Mortara; *Rel.* Bertola) -Frati c. FF. Stato.

DIRITTO.

Il ricorrente censura la sentenza per avere dichiarato inammissibile la prova testimoniale da lui dedotta; essume egli che col volere provare l'esclusione delle esigenze di servizio, quale causa di sospensione dei lavori, non intendeva discutere l'opportunità dello atto amministrativo, ma ricercarne gli effetti, pel risarcimento dei danni.

La censura non è fondata. Come si ricava dalla sentenza, ed è incontrastata, l'Amministrazione ferroviaria, nel contrattare lo appalto si riservò la facoltà di sospendére i lavori fino ad un anno per *esigenze di servizio*, ma non vi è traccia alcuna di pattuizione che tale facoltà subisse restrizioni estranee all'organismo proprio dell'azienda ferroviaria. Nessun diritto risulta consentito al Frati di ingerirsi nell'Amministrazione pubblica; e ricercare i criteri coi quali essa avrebbe potuto o dovuto disporre del materiale di-

stribuito nei diversi magazzini e ordinare trasporti, che necessariamente occorreva armonizzare con tutto il grave e complicato esercizio ferroviario.

Bene quindi i giudici del merito, col negare l'esistenza di un somigliante diritto hanno anche soggiunto che apparivа evidente come la pretesa del Frati tendesse « a portare la discussione in un ambito che è estraneo al compito dell'Autorità giudiziaria ». E l'esclusione del diritto discende non solo da interpretazione incensurabile del contratto, ma ancora dalla natura dei patti che si volevano provare.

Le circostanze dedotte a prova rientrano nel concetto delle provvidenze occorrenti per attivare il servizio delle Ferrovie, ed il controllo sulla loro convenienza non può dipendere che dalle stesse autorità amministrative, secondo la costituzione gerarchica, sfuggendo quindi al guidizio dei Magistrati ordinari.

Nè si dica che l'esame dell'atto pubblico era solo diretto a conoscerne gli effetti, secondo l'art. 4 della legge sul contenzioso, perchè detto articolo è applicabile solo in quanto si tratti di un diritto che si pretende leso: e simile diritto non esiste nella specie, come si è sopra ragionato. È ovvio per di più osservare che non si tratta già di constatare un semplice fatto, bensì di portare un giudizio sulla essenza delle circostanze dedotte, onde conoscere se le stesse costituivano atti confacenti ad un retto e doveroso svolgimento delle funzioni amministrative da parte delle autorità ferroviarie. Nè si dica ancora che l'incompetenza giudiziaria avrebbe dovuto dichiararsi per tutta la causa, quando la Corte di Appello l'ha creduta sussistere nei riguardi della chiesta prova testimoniale. Più erano i capi di domanda avanzati dal Frati e dipendenti da titoli differenti. La mancanza di uno di questi per incompetenza a conoscere dell'autorità giudiziaria, non toglieva che questa ultima rimanesse competente a conoscere degli atti ed a provvedere sulle relative domande, come ne sono prova le stesse censure mosse dal ricorrente coi motivi 1° e 3°.

ANNO IX - N. 18

4 MAGGIO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — **Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:**

Roma, aprile 1916 — Tip. Editrice Nazionale C. 80

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

Per memoria).

In appendice:

Parte quarta. - Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

LEGGE 16 *aprile* 1916, *n.* 420 *che approva lo stato di previsione delle entrate e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario* 1915-16 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1915 al 30 giugno 1916, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

Il limite d'impegno nell'esercizio 1915-916 per le sovvenzioni per costruzioni ferroviarie, di cui all'articolo 4 della legge 30 aprile 1899, n. 168, agli articoli 1 e 4 della legge 16 giugno 1907, n. 540, e all'art. 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444, è fissato in lire 600 mila.

Resta all'infuori del limite sopradetto l'ammontare delle sovvenzioni da corrispondere a norma dell'art. 2 della legge 21 luglio 1911, n. 848, per la concessione di nuove ferrovie in Sicilia.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, 25 aprile 1916, n. 97.

Art. 3.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1915 al 30 giugno 1916, a termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione allegato in appendice alla presente legge.

Art. 4.

Agli effetti dell'art. 38 del testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con R. decreto 22 aprile 1909, n. 229, il limite massimo dell'annualità per le pensioni da concedersi nell'esercizio 1915-916, in dipendenza dei normali collocamenti a riposo non chiesti dagli agenti, senza che concorra la constatata loro inabilità, è stabilito nella somma di L. 1.500.000.

Art. 5.

L'ammontare del fondo di dotazione di magazzino delle ferrovie dello Stato, di cui all'art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1915-916, in lire 140 milioni.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 16 aprile 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

APPENDICE

allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1915-916

Bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1915-916.

CAPITOLI			Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1915 al 30 giugno 1916.
Num.	Denominazione		

ENTRATA

TITOLO I.

Parte ordinaria

(*Art.* 18, *prima parte, della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429).

§ 1. — Prodotti del traffico.

1.	Viaggiatori		240,258,418.23
2.	Viaggi dei membri del Parlamento		741,581.77
3.	Bagagli e cani		11,000,000.—
4.	Merci a grande velocità		31,000,000.—
5.	Merci a piccola velocità accelerata		30,000,000.—
6.	Merci a piccola velocità ordinaria		284,000,000.—
7.	Prodotti delle ferrovie secondarie sicule:		300,000.—
	A) viaggiatori	230,000	
	B) bagagli e cani	2,000	
	C) merci a grande velocità	5,000	
	D) merci a piccola velocità accelerata	3,000	
	E) merci a piccola velocità ordinaria	60,000	
8.	Prodotti della navigazione dello stretto di Messina:		680,000.—
	A) viaggiatori	290,000	
	B) bagagli e cani	20,000	
	C) merci a grande velocità	50,000	
	D) merci a piccola velocità accelerata	80,000	
	E) merci a piccola velocità ordinaria	240,000	

9. Prodotti del servizio di navigazione (art. 2 e 16 della legge 5 aprile 1908, n. 111):		2,830,000.—
A) passeggeri	2,420,000	
B) merci	310,000	
C) bestiame	120,000	
Totale § 1 . . .		600,830,000.—

§ 2. — Introiti indiretti dell'esercizio.

10. Redditi patrimoniali:			2,200,000.—
A) pigioni di locali		560,000	
B) affitto di terreni ed aree di deposito . . .		250,000	
C) vendita di prodotti del suolo		150,000	
D) concessioni di caffè, spacci diversi e affitti relativi		760,000	
E) canoni per concessioni di binari di raccordo		260,000	
F) canoni per pedaggi e attraversamenti . .		180,000	
G) diversi		40,000	
11. Telegrammi privati			240,000.—
12. Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo			1,100,000.—
13. Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria			800,000.—
14. Prodotti per servizi accessorî			1,440,000.—
A) tasse per deposito bagagli		300,000	
B) tasse per gabinetti di toilette		11,000	
C) introiti della pubblicità		190,000	
Introiti per il servizio di pubblicità di terzi nelle stazioni e nei treni	120,000		
Introiti per inserzioni, vendita pubblicazioni e servizi vari di propaganda	70,000		
D) canone pagato dall'Opera di previdenza per la rivendita di libri e giornali		50,000	
E) introiti lordi per noleggio di cuscini . . .		450,000	
F) introiti per il servizio dei camions automobili		»	
G) servizio di presa e consegna a domicilio .		60,000	
H) tassa differenziale di trasporto del combustibile venduto a terzi		100,000	
I) diversi		279,000	

15. Introiti indiretti delle ferrovie secondarie sicule .		25,000.—
16. Introiti indiretti dell'esercizio navigazione (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111)		1,000,000.—
A) noli marittimi	990,000	
B) diversi	10,000	
17. Introiti devoluti al bilancio in compenso dei nuovi oneri assunti per la gestione pensione e sussidi (legge 9 luglio 1908, n. 418, art. 3, lett. *d*, ed art. 8 prima parte)		12,000,000.—
A) sovratasse sui trasporti a termini dell'art. 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101	10,900,000	
B) concorso della gestione pensioni e sussidi nelle spese del servizio sanitario (cap. 90 della spesa)	250,000	
C) ricavo dalla vendita degli oggetti abbandonati e non reclamati	60,000	
D) eccedenze di cassa ed eccedenze di tassazione e assegni non rimborsati	250,000	
E) biglietti d'ingresso nelle stazioni e di accesso ai piroscafi	530,000	
F) utili sulla vendita di prontuari, tariffe e documenti di trasporto	10,000	
G) diversi	»	
18. Introiti per i servizi marittimi di Venezia e della gestione marittima di Genova molo vecchio . . .		4,700,000.—
19. Utili di magazzino		4,600,000.—
A) eccedenze riscontrate nelle scorte	1,850,000	
B) maggior ricavo nella vendita dei materiali in rapporto al prezzo di carico e utili diversi	2,750,000	
Totale del § 2 . . .		28,105,000.—

§ 3. — Entrate eventuali.

20. Proventi eventuali		3,700,000.—
A) interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa versate nelle sezioni di tesoreria provinciale presso la Banca d'Italia	200,000	
B) interessi di conto corrente colle cessate Società ferroviarie, con ditte, imprese, agenzie, ecc.	300,000	

C) multe inflitte per ritardata consegna di materiali e per ritardata ultimazione di lavori e per inadempimento di patti contrattuali (cap. 64 della spesa)	1,800,000	
D) differenze di cambio	1,000,000	
E) diversi	400,000	
21. Entrate eventuali delle ferrovie secondiarie sicule.		per memoria
22. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, destinati alla parte ordinaria (art. 24, comma 1° e 4°, della legge 7 luglio 1907, n. 429, e art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372) . . .		per memoria
23. Economie verificatesi nella gestione dei residui della parte ordinaria ad integrazione del prodotto netto.		per memoria
24. Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne o pagamenti e simili di somme e valori		per memoria
Totale del § 3 . . .		3,700,000.—

§ 4. — Introiti per rimborsi di spesa.

25. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa . . .		14,000,000.—
A) trasporti per conto dello Stato	2,000,000	
B) trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi	1,800,000	
C) trasporti per conto di imprese incaricate di lavori	3,300,000	
D) trasporti per conto della gestione autonoma dei magazzini	6,600,000	
E) concorso del Ministero della pubblica istruzione nei viaggi dei maestri elementari .	100,000	
F) trasporti in borsa comune colle Società ferroviarie in corrispondenza	»	
G) ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali	70,000	
H) terremoto del 28 dicembre 1908	10,000	
I) diverse	120,000	
26. Ricuperi di carattere generale		7,900,000.—
A) studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale . .	5,430,000	
B) studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi	525,000	

C) prestazioni per altre ferrovie	760,000	
D) ricuperi di spese giudiziali e contenziose .	60,000	
E) ricuperi di spese per il servizio sanitario .	75,000	
F) ricuperi di contributi al fondo pensioni e sussidi	50,000	
G) ricuperi diversi	1,000,000	
27. Ricuperi del Servizio Movimento		4,300,000.—
A) per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari	180,000	
B) per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Sttao ed a terzi	2,950,000	
C) in conto indennizzi	770,000	
D) diversi	400,000	
28. Ricuperi del Servizio Trazione		13,700,000.—
A) per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari	20,000	
B) per manovre con locomotive e carrelli trasbordatori	13,000,000	
C) per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi	500,000	
D) diversi	180,000	
29. Ricuperi del Servizio Veicoli		1,500,000.—
A) per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari	1,000,000	
B) per riscaldamento treni (cap. 6 *F*-2 della spesa)	420,000	
C) per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi	40,000	
D) diversi	40,000	
30. Ricuperi del Servizio Lavori		2,300,000.—
A) per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari	1,800,000	
B) per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi	400,000	
C) diversi	100,000	
31. Introiti a rimborso di spese delle ferrovie secondarie Sicule		80,000.—
A) trasporti per conto dello Stato	per mem.	
B) trasporti e ricuperi diversi	80,000	
32. **Ricuperi** per prestazioni dell'esercizio di navigazione		100,000.—

A) navigazione colle isole		90,000	
B) stretto di Messina		10,000	
33. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi, di materie fuori d"uso od esuberanti:			3,000,000.—
A) servizi centrali		100,000	
B) servizio Movimento		380,000	
C) servizio Trazione		280,000	
D) servizio Veicoli		15,000	
E) servizio Lavori		2,200,000	
1) traverse	1,950,000		
2) altri materiali	250,000		
F) ferrovie secondarie Sicule		per mem.	
G) navigazione		25,000	
1) navigazione colle isole	20,000		
2) stretto di Messina	5,000		
34. Sovvenzione annua del tesoro per il servizio di navigazione (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) .			2,700,000.—
35. Ritenute, in conto entrate, al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato (art. 3 della legge 7 luglio 1876, n. 3212, serie 2ª)			35,000.—
36. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune . . .			1,600,000.—
37. Somma prelevata sugli affitti delle case economiche per interessi dei capitali investiti nella costruzione delle case stesse (art. 4 della legge 14 luglio 1907, n. 553), cap. 94 della spesa)			975,000.—
Totale del § 4			52,190,000.—

§ 5. — Introiti con speciale destinazione, a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.

38. Concorso di enti pubblici o privati nelle spese di straordinaria manutenzione (cap. 51 della spesa) .	per memoria
39. Versamento a magazzino di materie provenienti da lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 51 della spesa)	per memoria
40. Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 52 della spesa)	per memoria

A) rinnovamenti e rifacimenti di tratti continui . . . . per mem.
B) ricambi saltuari . . . . per mem.

41. Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori d'uso (cap. 53 della spesa) . . . . per memoria
A) locomotive, locomotori e automotrici . . . per mem.
B) veicoli . . . . per mem.

42. Ricavo dalla demolizione od alienazione di galleggianti fuori servizio (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111), (cap. 55 della spesa) . . . . . per memoria
43. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori in conto migliorie . . . . per memoria
44. Introiti a reintegro di capitoli di spese delle ferrovie secondarie Sicule . . . . per memoria
A) concorso di terzi nelle spese di straordinaria manutenzione . . . . per mem.
B) versamento a magazzino di materie provenienti dai lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore . . . per mem.
C) versamento di materiali provenienti dalla parte metallica dell'armamento . . . . per mem.
D) ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori uso . . per mem.

45. Avanzi di mandati di anticipazione da reintegrare ai capitoli di parte ordinaria (articolo 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . per memoria

Totale del § 5 . . . »

Totale del titolo I . . . 684.825.000.—

TITOLO II.

Parte straordinaria

(Art. 18, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, *n.* 429).

46. Sovvenzioni del tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale . . . . 75,000,000.—
A) per la rete ferroviaria 75,000,000
B) per la navigazione . . . . »

47. Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del tesoro . . . . 14,960,000.—

A) rimborsi e concorsi di Società concessionarie di ferrovie, di altre Amministrazioni pubbliche e di terzi, nella spesa di lavori e provviste in aumento patrimoniale (cap. 76 della spesa) . . . . per mem.

B) ricavo dalla vendita di beni immobili (capitolo 76 della spesa) . . . . per mem.

C) materiali di disfacimento pertinenti al patrimonio ferroviario (cap. 75 e 76 della spesa) . . . . per mem.

D) materiali di disfacimento di galleggianti (cap. 73 della spesa) . . . . per mem.

E) versamento a magazzino di materiali d'esercizio esuberanti . . . . per mem.

F) contributo della parte ordinaria per spese di rinnovamento del materiale rotabile . 14,960,000

G) contributo della parte ordinaria per spese di migliorie . . . . per mem.

H) diversi . . . . per mem.

48. Avanzi di mandati d'anticipazione da reintegrare ai capitoli di parte straordinaria (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . per memoria

Totale del titolo II . . . 89,960,000.—

TITOLO III.

Magazzini ed officine

§ 1. — GESTIONE AUTONOMA DEI MAGAZZINI.

(*Art.* 17 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429).

49. Fondi forniti dal tesoro per aumento della dotazione di magazzino . . . . per memoria

50\. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (art. 24, comma 1° e 3°, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372) . . . . per memoria

51\. Forniture ai servizi (capitolo 80 della spesa: 214,300,000.—

A) per conto spese ordinarie di esercizio e complementari 111,210,000

1\. Direzione generale servizi centrali 500,000

2\. Servizio approvvigionamenti . 400,000

3\. Servizio movimento 8,500,000

4\. Servizio commerciale 250,000

5\. Servizio trazione 80,000,000

6\. Servizio veicoli 800,000

7\. Servizio lavori 16,810,000

a) traverse e altri legnami 12,810,000

b) altri materiali . . . 4,000,000

8\. Ferrovie secondarie sicule . . . 300,000

9\. Esercizio navigazione 3,650,000

a) navigazione con le isole 3,150,000

b) stretto di Messina . . 500,000

B) per conto spese patrimoniali . 28,000,000

C) per conto officine 58,290,000

D) per costituzione scorte 16,800,000

52\. Ricavi per vendite e accrediti diversi (somma da reintegrare al cap. 80 della spesa) . . . . . . per memoria

A) vendite al personale, ad Amministrazioni pubbliche ed a terzi . . . . per mem.

B) Forniture in conto massa vestiario . . . per mem.

C) accreditamento di deficienze giustificate riscontrate nelle scorte e deprezzamenti addebitati all'esercizio (cap. 47-*D* della spesa) . . . . per mem.

53\. Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso (cap. 81 della spesa) . . . . per memoria

54\. Ritenute per garanzia, effettuate ai fornitori (cap. 82 della spesa) . . . . per memoria

55. Avanzi di mandati di anticipazione da reintegrare ai capitoli 81, 82 e 83 della spesa (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . per memoria

Totale del § 1 . . . 214,300,000.—

§ 2. — OFFICINE E SCORTE.

56. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine locomotive, dalle officine dei depositi e degli stabilimenti dell'industria privata (cap. 84 della spesa) . . . 62,200,000.—

A) officine locomotive 33,200,000

1) per manutenzione e riparazione del materiale rotabile (capitolo 13-*A* della spesa) 13,900,000
2) per altri lavori in conto esercizio 800,000
3) in conto scorte di magazzino . 17,500,000
4) in conto patrimoniale 800,000
5) per altre Amministrazioni governative e terzi in genere . . 200,000

B) officine dei depositi 23,400,000

1) per manutenzione e riparazione del materiale rotabile (capitolo 13-*A* della spesa) 15,500,000
2) per altri lavori in conto esercizio 300,000
3) in conto scorte di magazzino . . 6,400,000
4) in conto patrimoniale 1,000,000
5) per altre Amministrazioni governative e terzi in genere . . 200,000

C) stabilimenti dell'industria privata (capitolo 13-*b* della spesa) 5,200,000

1) per manutenzione materiale rotabile 3,600,000
2) per altri lavori in conto esercizio 100,000
3) in conto scorte di magazzino . 500,000
4) in conto patrimoniale 100,000
5) per materiali acquistati dalle Ditte riparatrici di rotabili . . . 900,000

D) ricuperi inerenti alla manutenzione del materiale rotabile e d'esercizio . . .		400,000	
1) materiale rotabile	300,000		
2) materiale d'esercizio	100,000		
57. Corrispettivo dei lavori fatti dalle Officine veicoli, dalle squadre di rialzo e dagli stabilimenti dell'industria privata (cap. 85 della spesa)			45,600.000.—
A) officine dei veicoli		23,400,000	
1) per manutenzione e riparazione del materiale rotabile (capitolo 16-*A* della spesa)	14,800,000		
2) per altri lavori in conto esercizio	500,000		
3) in conto scorte di magazzino .	7,000,000		
4) in conto patrimoniale	800,000		
5) per altre Amministrazioni governative e terzi in genere . . .	300,000		
B) squadre di rialzo		7,900,000	
1) per manutenzione e riparazione del materiale rotabile (capitolo 16-*A* della spesa)	6,900,000		
2) per altri lavori in conto esercizio	200,000		
3) in conto scorte di magazzino .	600,000		
4) in conto patrimoniale	100,000		
5) per altre Amministrazioni governative e terzi in genere . . .	100,000		
C) stabilimenti dell'industria privata . . .		13,000,000	
1) per manutenzione e riparazione del materiale rotabile (capitolo 16-*B* della spesa)	11,000,000		
2) per altri lavori in conto esercizio	200,000		
3) in conto scorte di magazzino .	1,000,000		
4) in conto patrimoniale	500,000		
5) per altre Amministrazioni governative e terzi in genere . . .	100,000		
6) per materiali acquistati dalle ditte ripatratrici del materiale rotabile	200,000		

D) ricuperi inerenti alla manutenzione del materiale rotabile e d'esercizio . . .		1,300,000	
1) materiale rotabile	1,200,000		
2) materiale d'esercizio	100,000		
58. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine del servizio lavori (cap. 86 della spesa)			4,650,000.—
A) per conto dell'esercizio		150,000	
B) in conto scorte di magazzino		3,250,000	
C) in conto spese complementari, in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere		1,250,000	
59. Materiali di scorta, materie impiegate o scaricate (cap. 87 della spesa)			16,800,000.—
A) servizio trazione		9,400,000	
1) scorte fisse per le officine dei depositi	4,000,000		
2) parco sale montate e carrelli completi	5,400,000		
B) servizio veicoli		6,900,000	
1) scorte fisse per le squadre di rialzo	1,400,000		
2) parco sale montate e carrelli completi	5,500,000		
C) esercizio navigazione		500,000	
Totale del § 2 . . .			129,250,000.—
Totale del titolo III . . .			343,550,000.—

TITOLO IV.

Gestione del fondo pensioni e sussidi

(*Legge* 9 *luglio* 1908, *n.* 418).

60. Ritenute al personale:		12,120,000.—
A) ordinarie (lettera **a**) dell'art. 3 e parte prima dell'art. 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) 5,50 %	11,000,000	
id. 3,50 %	10,000	

B) straordinarie (lettera *b* dell'art. 3 e capoversi primo e secondo dell'articolo 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . .	1,000,000	
C) riscatti (art. 9 della legge 9 luglio 1908, numero 418)	100,000	
D) entrate diverse	10,000	
61. Contributo dell'Amministrazione in rapporto agli assegni del personale (lettera *c* dell'art. 3 e articolo 4 ultimo capoverso della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 34-*A*, *B* e *C* della spesa)		18,997,000.—
62. Quota del 2 % sul prodotto lordo del traffico (lettera *d* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 34-*D* e *E* della spesa)		12,003,000.—
63. Sovratasse sui trasporti delle ferrovie concesse all'industria privata		8,000.—
64. Interessi:		14,000,000.—
A) sulle somme costituenti i patrimoni dei cessati Istituti di previdenza ferroviari (lettera *g* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	6,500,000	
B) sulle somme accumulate presso la Cassa depositi e prestiti a termini degli articoli 21 e 23 della legge 29 marzo 1900, n. 101 (lettera *h* dell'art. 3 della legge 9 glio 1908, n. 418)	3,600,000	
C) sulle somme dovute dalla Società delle ferrovie Meridionali per i disavanzi verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso per il periodo anteriore al 1° luglio 1885 lettera *i* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	per mem.	
D) sulle somme eventualmente dovute dalle cessate Società ferroviarie esercenti le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula per i disavanzi verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso durante il periodo dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1905 (lettera *l* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	per mem.	

E) Sulle somme versate alla Cassa Depositi e prestiti per residui annuali della gestione del fondo pensioni e sussidi lettera *m* dell'art. 3 ed art. 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418) 3,900,000

65. Utili realizzati dalla Cassa depositi e prestiti nella amministrazione di valori in sua consegna, costituenti il fondo pensioni e sussidi . . . . . . per memoria
66. Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. 93 della spesa) . . . . 6,500.—

Totale del titolo IV . . . 57,134,500.—

TITOLO V.

Gestione delle case economiche pel ferrovieri

(*Legge* 14 *luglio* 1907, *n.* 553).

PATRIMONIO.

67. Somme mutuate alle ferrovie dello Stato dal patrimonio del fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 93 della spesa) . . . . per memoria

GESTIONE.

68. Affitto delle case . . . . 1,400,000.—
69. Proventi diversi . . . . 10,000.—
70. Prelevamenti dal fondo di riserva (terzo capoverso dell'art. 10 del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1907, n. 553, approvato col R. decreto 10 maggio 908, n. 233) . . . . per memoria

Totale del titolo V. . . . 1,410,000.—

TITOLO VI.

Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita.

(*Legge* 19 *giugno* 1913, *n.* 641).

71 Contributo dell'Amministrazione in ragione del 6 per mille dei prodotti del traffico	3,605,000.—
72. Contributo del personale in ragione del 6 per mille dello stipendio o paga	955,000.—
73. Multe al personale	260,000.—
74. Quota sull'importo delle tasse di bollo sulle quietanze o ricevute del personale per competenze superiori a L. 100	50,000.—
75. Ritenute al personale per assegni supplementari vitalizi	per memoria
76. Interessi sul fondo dell'opera di previdenza a favore degli orfani e buonuscita	35,000.—
77. Proventi lordi della gestione rivendita libri e giornali	500,000.—
78. Entrate eventuali	per memoria
79. Interessi e prelevamenti dal fondo a favore degli orfani di agenti periti nel terremoto del 1908	15,000.—
Totale del titolo VI . . .	5,420,000 —

TITOLO VII.

Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale

(*Art.* 10 *della legge* 19 *giugno* 1913, *n.* 641).

PATRIMONIO.

80. Somme fornite dalla Cassa depositi e prestiti . .	7,100,000.—
81. Quote in conto capitale da reimpiegare in mutui .	2,220,000.—

GESTIONE.

82. Introiti della gestione		2,650,000
A) riscossioni per ritenute mensili agli agenti	2,300,000	

B) riscossioni per prelevamenti dal fondo di garanzia	100,000	
C) riscossioni per riscatti di cessioni operati dal fondo di garanzia	250,000	
		11,970,000 —

TITOLO VIII.

Operazioni per conto di terzi.

§ 1. — OPERAZIONI ATTINENTI AI TRASPORTI.

83. Depositi a garanzia (cap. 112 della spesa) . . .		7,500,000 —
A) per richiesta di vagoni	1,200,000	
B) per biglietti d'abbonamento	1,300,000	
C) per affrancazione di tasse di porto e di dogana	5,000,000	
84. Ricuperi di tasse doganali e di somme anticipate ai mittenti (cap. 113 della spesa)		83,000,000.—
85. Incasso di assegni sulle merci (cap. 114 della spesa)		215,000,000.—
86. Tasse di trasporto da rimborsare in base a convenzioni (cap. 115 della spesa)		2,000,000.—
87. Tasse di presa e consegna a domicilio (cap. 116 della spesa)		1,000,000.—
88. Prodotti dei tronchi in esercizio speciale		900,000.—
A) confine francese-Modane (cap. 117-*A* della spesa)	730,000	
B) Cerignola - Campagna - Cerignola - Città cap. 117-*B* della spesa)	100,000	
C) Desenzano-Lago di Garda (cap. 117-*C* della spesa)	70,000	
89. Accrediti a ferrovie, Amministrazioni e ditte diverse per operazioni regolate nella contabilità dei prodotti (cap. 118 della spesa)		210,000,000.—
90. Ricuperi di crediti per trasporti in conto corrente da Amministrazioni pubbliche e ditte diverse, in base a speciali convenzioni (cap. 119 della spesa)		10,500,000.—
A) Ministero della guerra	2,000,000	
B) Amiministrazioni e ditte diverse . . .	8,500,000	
Totale del § 1 . . .		529,900,000.—

§ 2. — OPERAZIONI ATTINENTI AL PERSONALE.

91. Ritenute per sequestri e cessioni delle competenze del personale (cap. 120 della spesa) . . . . . . 7,800,000.—

92. Ritenute per anticipazioni ed addebiti (cap. 121 della spesa) . . . . 3,000,000.—

A) anticipazioni di competenza 1,500,000
B) addebiti 1,500,000

93. Ritenute per massa vestiario (cap. 122 della spesa) 1,700,000.—

94. Contributi al fondo di garanzia per le cessioni (articoli 9 e 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335, modificata dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372) (capitolo n. 123 della spesa) . . . . 810,000.—

A) 2 per cento dell'importo della cessione . . 280,000
B) ritenute fisse 280,000
C) reintegri al fondo 120,000
D) interessi 40,000
E) avanzi della gestione di mutui al personale 90,000

95. Competenze di avvocati e procuratori poste a carico della controparte ed introitate nei giudizi sostenuti dal servizio legale dell'Amministrazione (articoli 42 e 45 delle norme per il servizio legale dell'Amministrazione, approvate con R. decreto 10 maggio 1908, n. 280) (cap. 124 della spesa) . . . per memoria

Totale del § 2 . . . 13,310,000.—

§ 3. — LAVORI, FORNITURE E PRESTAZIONI PER CONTO DI PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI E DI PRIVATI.

96. Ministero dei lavori pubblici: costruzione di nuove linee (art. 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444) (cap. 125 della spesa) . . . . 5,800,000.—

A) anticipazioni per studî, dirigenza, sorveglianza, liquidazione e collaudo delle costruzioni . 5,600,000
B) ricupero delle spese per studî, dirigenza e sorveglianza dei lavori 200,000

97. Ministero dell'interno - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione dell'interno (cap. 126 della spesa) . . . . 120,000.—

A) manutenzione e riparazione vetture cellulari 20,000
B) impianti, prestazioni e forniture diverse . 100,000

98. Ministero della guerra - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione militare (cap. 127 della spesa)		4,400,000.—
A) riparazione attrezzi per trasporti di truppe	50,000	
B) impianti, prestazioni e forniture diverse .	4,350,000	
99. Ministero della guerra - Esercizio militare delle linee Torino-Torre Pellice e Bricherasio-Barge (capitolo 128 della spesa)		200,000.—
100. Ministero delle poste e dei telegrafi - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto della Amministrazione postale e telegrafica (cap. 129 della spesa) .		4,100,000.—
A) riparazione vetture postali	300,000	
B) illuminazione e riscaldamento vetture postali	100,000	
C) trasporto valigie ed effetti postali . . .	3,600,000	
D) impianti, prestazioni e forniture diverse .	100,000	
101. Ministero delle poste e dei telegrafi - Lavori alle linee telegrafiche e telefoniche per conto dell'Amministrazione (cap. 130 della spesa)		550,000.—
102. Ministero delle colonie - Anticipazioni e rimborsi per forniture e prestazioni per l'impianto e l'esercizio di ferrovie in Libia (cap. 131 della spesa) .		9,500,000.—
A) in conto esercizio	1,200,000	
B) in conto costruzioni	8,300,000	
103. Rimborsi dal Consorzio del porto di Genova per lavori eseguiti per suo conto dalla azienda ferroviaria (art. 106 del regolamento approvato con R. decreto 25 giugno 1903, n. 261) (cap. 132 della spesa) .		150,000.—
104. Accrediti ad Amministrazioni diverse ed a privati per lavori, forniture e prestazioni (cap. 133 della spesa)		per memoria
105. Servizio delle costruzioni - Ricupero di spese (cap. 134 della spesa)		per memoria
A) servizio centrale	per memoria	
B) studî e direzioni di lavori a carico della parte straordinaria o per conto di altre Amministrazioni e di terzi . .	per memoria	
C) prestazioni per la costruzione di nuove linee, a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici	per memoria	
106. Mandati a disposizione estinti (cap. 135 della spesa)		per memoria
Totale del § 3 . . .		24,820,000.—
Totale del titolo VIII . . .		568,030,000.—

TITOLO IX.

Partite di giro

107. Tasse erariali (cap. 136 della spesa)		51,160,000.—
A) tassa sui trasporti	42,050,000	
B) tassa sull'assicurazione delle merci . . .	5,000	
C) tassa di bollo sui trasporti	4,800,000	
D) tassa di bollo a favore delle provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto del 1908	4,305,000	
108. Imposte e tasse ritenute al personale (capitolo 137 della spesa)		10,732,000.—
A) imposta di ricchezza mobile sugli stipendi	8,700,000	
B) imposta di ricchezza mobile sulle pensioni, sugli assegni e sui sussidi	1,600,000	
C) marche da bollo	160,000	
D) addizionale all'imposta di ricchezza mobile a favore delle Provincie e Comuni danneggiati dal terremoto 1908 . . .	240,000	
E) tasse di registro sulle cessioni	32,000	
109. Imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (cap. 138 della spesa)		150,000.—
A) imposta normale	150,000	
B) imposta addizionale a favore dei danneggiati dal terremoto 1908	per memoria	
110. Imposta sui trasporti pel tratto confine francese-Modane, dovuta all'erario francese (cap. 139 della spesa)		30,000.—
111. Mandati di anticipazione estinti (cap. 140 della spesa)		per memoria
Totale del titolo IX . .		62,072,000.—

RIASSUNTO DELL'ENTRATA

ENTRATE D'ESERCIZIO E FONDI PER AUMENTI PATRIMONIALI.

Titolo I. - Parte ordinaria.	
§ 1. - Prodotti del traffico	600,830,000.—
§ 2. - Introiti indiretti dell'esercizio	28,105,000.—
§ 3. - Entrate eventuali	3,700,000.—
§ 4. - Introiti per rimborsi di spesa	52,190,000.—
§ 5. - Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa	»
Totale titolo I - Parte ordinaria . . .	684,825,000.—
Titolo II. - Parte straordinaria	89,960,000.—
Totale delle entrate ordinarie e straordinarie . . .	774,785,000.—

GESTIONI SPECIALI ED AUTONOME.

Titolo III. - Magazzini ed officine.	
§ 1. - Gestione autonoma dei magazzini	214,300,000.—
§ 2. - Officine e scorte	129,250,000.—
Titolo IV. - Gestione del fondo pensioni e sussidi . . .	57,134,500.—
Titolo V. - Gestione delle case economiche pei ferrovieri	1,410,000.—
Titolo VI. - Opera di previdenza per gli orfani, ecc. .	5,420,000.—
Titolo VII. - Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale.	11,970,000.—
Titolo VIII. - Operazioni per conto di terzi:	
§ 1. - Operazioni attinenti ai trasporti	529,900,000.—
§ 2. - Operazioni attinenti al personale	13,310,000.—
§ 3. - Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati	24,820,000.—
Totale delle gestioni speciali ed autonome . . .	987,514,500.—
Titolo IX. — Partite di giro	62,072,000.—
Totale generale dell'entrata . . .	1,824,371,500.—

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro del tesoro

CARCANO.

SPESA

TITOLO I.

Parte ordinaria

Sezione I. — Spese d'esercizio.

(*Art.* 19, *primo capoverso e art.* 20 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429 *modificato dall'art.* 1 *della legge* 25 *giugno* 1909, *n.* 372).

§ 1. — Direzione generale.

Servizi centrali: segretariato - personale - sanitario - legale - ragioneria (esclusi i servizi dell'esercizio) e ufficio stralcio.

1. Personale		7,600,000.—
A) stabile e in prova - Stipendi e paghe . .	6,500,000	
B) stabile e in prova - Competenze accessorie	1,000,000	
C) avventizio - Paghe e competenze accessorie	100,000	
2. Forniture, spese ed acquisti		450,000.—
A) stampati e cancelleria	130,000	
B) illuminazione e riscaldamento	100,000	
C) ricambio e riparazione del materiale d'inventario	50,000	
D) Spese per altri titoli diversi	170,000	
Totale del § 1 . . .		8,050,000.—

§ 2. — Servizio approvvigionamenti.

3. Personale			6,770,000.—
A) stabile e in prova - Stipendi e paghe . .		4,900,000	
1) servizio centrale	1,400,000		
2) magazzini, depositi ed agenzie .	3,500,000		

B) stabile e in prova - Competenze accessorie		1,220,000	
1) servizio centrale	320,000		
2) magazzini, depositi ed agenzie .	900,000		
C) avventizio - Paghe e competenze accessorie		650,000	
1) servizio centrale	40,000		
2) magazzini, depositi ed agenzie .	610,000		
4. **Forniture, spese ed acquisti**			1,420,000.—
A) servizio centrale		200,000	
1) stampati e cancelleria	40,000		
2) illuminazione e riscaldamento .	15,000		
3) ricambio e riparazione del materiale d'inventario	5,000		
4) spese per altri titoli diversi . .	140,000		
B) magazzini, depositi ed agenzie		1,220,000	
1) stampati e cancelleria.	90,000		
2) illuminazione e riscaldamento .	70,000		
3) ricambio e riparazione del materiale d'inventario	130,000		
4) spese per altri titoli diversi . .	930,000		
Totale del § 2 . . .			8,190,000.—

§ 3. — Servizio movimento.

5. Personale			106,300,000.—
A) stabile e in prova - Stipendi e paghe . .		74,000,000	
1) servizio centrale	1,750,000		
2) divisioni	8,000,000		
3) riparti tecnici	1,000,000		
4) stazioni	50,400,000		
5) depositi del personale viaggiante	12,850,000		
B) stabile e in prova - Competenze accessorie		24,300,000	
1) servizio centrale	300,000		
2) divisioni	1,300,000		
3) riparti tecnici	380,000		
4) stazioni	11,320,000		
5) depositi del personale viaggiante	11,000,000		
C) avventizio - Paghe e competenze accessorie		8,000,000	

1) servizio centrale	60,000		
2) divisioni	100,000		
2) riparti tecnici	250,000		
4) stazioni	6,590,000		
5) depositi del personale viaggiante	1,000,000		
6. Forniture, spese ed acquisti			33,000,000.—
A) servizio centrale		85,000	
1) stampati e cancelleria.	30,000		
2) illuminazione e riscaldamento .	20,000		
3) ricambio e riparazione del materiale d'inventario	15,000		
4) spese per altri titoli diversi . . .	20,000		
B) divisioni		470,000	
1) stampati e cancelleria	230,000		
2) illuminazione e riscaldamento .	100,000		
3) ricambio e riparazione del materiale d'inventario	40,000		
4) spese per altri titoli diversi . .	100,000		
C) riparti tecnici		145,000	
1) stampati e cancelleria	20,000		
2) illuminazione e riscaldamento .	20,000		
3) ricambio e riparazione del materiale d'inventario	40,000		
4) spese per altri titoli diversi . .	65,000		
D) stazioni		26,800,000	
1) stampati e cancelleria	20,000		
2) illuminazione	4,300,000		
3) riscaldamento	620,000		
4) ricambio e riparazione del materiale d'inventario	720,000		
5) materie di consumo per usi diversi	1,160,000		
6) manovre con locomotive e con carrelli traversatori	13,000,000		
7) manovre ed altri servizi di stazione appaltati	5,900,000		
8) spese per altri titoli diversi . .	300,000		
E) depositi del personale viaggiante		330,000	
1) stampati e cancelleria.	50,000		
2) illuminazione e riscaldamento .	50,000		

3) ricambio e riparazione del materiale d'inventario		65,000		
4) spese per altri titoli diversi		165,000		
F) convoglio			4,630,000	
1) illuminazione		2,250,000		
a) ad olio	380,000			
b) a gas	20,000			
c) elettrica	1,850,000			
2) riscaldamento treni, compreso il ricambio delle scaldine		660,000		
3) ricambio e riparazione copertoni ed altri attrezzi dei veicoli		1,700,000		
4) spese per altri titoli diversi		20,000		
G) manutenzione impianti telegrafici			290,000	
H) manutenzione delle linee telegrafiche			250,000	
7. Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni				4,700,000.—
8. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo				700,000.—
Totale del § 3				144,700,000.—

§ 4. — SERVIZIO COMMERCIALE.

9. Personale			6,150,000.—
A) stabile e in prova - Stipendi e paghe		4,760,000	
1) servizio centrale	680,000		
2) controlli prodotti	4,080,000		
B) stabile e in prova - Competenze accessorie		1,350,000	
1) servizio centrale	140,000		
2) controlli prodotti	1,210,000		
C) avventizio - Paghe e competenze accessorie		40,000	
1) servizio centrale	8,000		
2) controlli prodotti	32,000		
10. Forniture, spese ed acquisti			380,000.—
A) servizio centrale		35,000	
1) stampati e cancelleria	12,000		

2) illuminazione e riscaldamento .	4,000		
3) ricambio e riparazione del materiale d'inventario	14,000		
4) spese per altri titoli diversi . .	5,000		
B) controlli prodotti		345,000	
1) stampati e cancelleria	210,000		
2) illuminazione e riscaldamento .	65,000		
3) ricambio e riparazione del materiale d'inventario	15,000		
4) spese per altri titoli diversi . .	55,000		
Totale del § 4 . . .			6,530,000.—

§ 5. — SERVIZIO TRAZIONE.

11. Personale			47,240,000.—
A) stabile e in prova - Stipendi e paghe . .		27,300,000	
1) servizio centrale	1,000,000		
2) divisioni e riparti d'ispezione .	2,900,000		
3) locomozione a vapore (dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie)	22,500,000		
4) locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alle centrali elettriche)	900,000		
B) stabile e in prova - Competenze accessorie		18,100,000	
1) servizio centrale	150,000		
2) divisioni e riparti d'ispezione .	350,000		
3) locomozione a vapore (dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie)	17,100,000		
4) locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alle centrali elettriche)	500,000		

Voce				
C) avventizio - Paghe e competenze accessorie			1,840,000	
1) Servizio centrale		30,000		
2) divisioni e riparti d'ispezione .		70,000		
3) locomozione a vapore (dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie)		1,640,000		
4) locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alle centrali elettriche)		100,000		
12. Forniture, spese ed acquisti				78,760,000.—
A) servizio centrale			70,000	
1) stampati e cancelleria		26,000		
2) illuminazione e riscaldamento .		13,000		
3) ricambio e riparazione del materiale d'inventario		6,000		
4) spese per altri titoli diversi . . .		25,000		
B) divisioni e riparti d'ispezioni			150,000	
1) stampati e cancelleria		70,000		
2) illuminazione e riscaldamento .		30,000		
3) ricambio e riparazione del materiale d'inventario		10,000		
4) spese per altri titoli diversi . .		40,000		
C) Locomozione			78,540,000	
1) stampati e cancelleria		60,000		
2) illuminazione e riscaldamento locali e piazzali		600,000		
3) ricambio e riparazione del materiale d'inventario		240,000		
a) locomozione a vapore .	200,000			
b) locomozione elettrica .	40,000			
4) combustibile		67,400,000		
a) per la locomozione a vapore	67,350,000			
b) per le centrali elettriche	50,000			
5) Energia elettrica per la trazione dei treni, fornita da terzi . . .		3,100,000		

6) Materie per untura e illuminazione esterna		2,660,000		
a) delle locomotive e dei convogli a vapore . .	2,600,000			
b) dei locomotori e dei convogli a trazione elettrica	60,000			
7) combustibile ed altre materie per motori fissi dei depositi, dei ventilatori delle gallerie e dei rifornitori e per carrelli traversatori delle stazioni		450,000		
8) fornitura e pompatura acqua .		1,930,000		
a) per la locomozione a vapore	1,920,000			
b) per la locomozione elettrica	10,000			
9) materie di consumo e spese per altri titoli diversi		2,100,000		
a) per la locomozione a vapore	2,000,000			
b) per la locomozione elettrica	100,000			
13. Manutenzione locomotive				33,000,000.—
A) eseguita nelle Officine dell'Amministrazione (capitolo 56 *A* e 56 *B* dell'entrata) .			29,400,000	
1) locomotive, tenders e automotrici a vapore		28,000,000		
2) locomotori elettrici ed automotrici elettriche		1,000,000		
3) apparecchiatura elettrica dei locomotori e delle automotrici .		400,000		
B) eseguita dall'industria privata (capitolo 56 *C* dell'entrata)			3,600,000	
1) locomotive, tenders ed automotrici a vapore		3,500,000		
2) locomotori elettrici ed automotrici elettriche		50,000		
3) apparecchiatura elettrica dei locomotori e delle automotrici .		50,000		
Totale del § 5 . . .				159,000,000.—

§ 6. — SERVIZIO VEICOLI.

14. Personale			6,950,000.—
A) stabile e in prova - Stipendi e paghe . . .		4,750,000	
1) Servizio centrale	750,000		
2) divisioni e reparti	1,250,000		
3) pulizia, verifica ed untura veicoli	2,750,000		
B) stabile e in prova - Competenze accessorie		1,100,000	
1) servizio centrale	70,000		
2) divisioni e reparti	240,000		
3) pulizia, verifica e untura veicoli	790,000		
C) avventizio - Paghe e competenze accessorie		1,100,000	
1) servizio centrale	25,000		
2) divisioni e reparti	15,000		
3) pulizia, verifica e untura veicoli	1,060,000		
15. Forniture, spese ed acquisti			1,100,000.—
A) servizio centrale		90,000	
1) stampati e cancelleria	45,000		
2) illuminazione e riscaldamento .	16,000		
3) ricambio e riparazione del materiale d'inventario	5,000		
4) spese per altri titoli diversi . . .	24,000		
B) divisioni e riparti		50,000	
1) stampati e cancelleria	25,000		
2) illuminazione e riscaldamento .	10,000		
3) ricambio e riparazione del materiale d'inventario	3,000		
4) spese per altri titoli diversi . . .	12,000		
C) pulizia, verifica e untura veicoli		960,000	
1) stampati e cancelleria	12,000		
2) illuminazione e riscaldamento .	40,000		
3) ricambio e riparazione del materiale d'inventario	23,000		
4) riscaldamento dei treni con impianti fissi e con carri riscaldatori	245,000		
5) untura e pulizia veicoli	400,000		
6) spese per altri titoli diversi . .	240,000		

16. Manutenzione veicoli			32,700,000.—
A) eseguita dall'Amministrazione (capit. 57-*A* e 57-*B* dell'entrata)		21,700,000	
1) carrozze	14,500,000		
2) bagagliai	2,000,000		
3) carri	5,200,000		
B) eseguita dall'industria privata (capit. 57-*C* dell'entrata)		11,000,000	
1) carrozze	500,000		
2) bagagliai	300,000		
3) carri	10,200,000		
Totale del § 6 . . .			40,750,000.—

§ 7. — SERVIZIO LAVORI.

17. Personale			59,500,000.—
A) stabile e in prova - Stipendi e paghe . . .		37,000,000	
1) servizio centrale	1,350,000		
2) divisioni, sezioni e riparti . . .	8,450,000		
3) sorveglianza della linea . . .	12,700,000		
4) manutenzione della linea . . .	12,800,000		
5) manutenzione impianti fissi per trazione elettrica	800,000		
6) operai	900,000		
B) stabile e in prova - Competenze accessorie		8,000,000	
1) servizio centrale	450,000		
2) divisioni, sezioni e riparti . . .	1,500,000		
3) sorveglianza della linea . . .	2,300,000		
4) manutenzione della linea . . .	3,000,000		
5) Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica	200,000		
6) operai	550,000		
C) avventizio - Paghe e competenze accessorie		14,500,000	
1) servizio centrale	200,000		
2) divisioni, sezioni e riparti . . .	750,000		
3) sorveglianza della linea . . .	2,340,000		
4) manutenzione della linea . . .	10,600,000		

5) manutenzione impianti fissi per trazione elettrica	250,000		
6) operai	360,000		
18. Forniture, spese ed acquisti			4,140,000.—
A) servizio centrale		200,000	
1) stampati e cancelleria.	50,000		
2) illuminazione e riscaldamento .	60,000		
3) ricambio e riparazione del materiale d'nventario	40,000		
4) spese per altri titoli diversi . . .	50,000		
B) divisioni, sezioni e riparti		640,000	
1) stampati e cancelleria	270,000		
2) illuminazione e riscaldamento . .	180,000		
3) ricambio e riparazione del materiale d'inventario	60,000		
4) spese per altri titoli diversi . . .	130,000		
C) linea		3,300,000	
1) illuminazione e riscaldamento. .	910,000		
2) ricambio e riparazione del materiale d'inventario	730,000		
3) materie di consumo diverse . . .	790,000		
4) sgombro neve	550,000		
5) spese per altri titoli diversi . . .	320,000		
19. Manutenzione della linea			20,000,000.—
A) corpo stradale, chiusure e piantagioni . .		970,000	
B) ponti, viadotti, ecc.		480,000	
C) gallerie		40,000	
D) fabbricati e dipendenze		4,200,000	
E) meccanismi fissi e condotte d'acqua . . .		950,000	
F) massicciata		600,000	
G) traverse e legnami d'armamento		12,000,000	
H) impianti fissi per trazione elettrica . . .		760,000	
		Totale del § 7 . . .	83,640,000.—

§ 8. — Linee secondarie a scartamento ridotto.
(Gruppo Sicilia).

20. Personale		450,000.—
A) direzione dell'esercizio	75,000	
B) stazioni e depositi personale viaggiante .	90,000	

C) pulizia, verifica e untura veicoli		12,000	
D) condotta locomotive		78,000	
E) depositi		30,000	
F) linea		165,000	
21. Forniture, spese ed acquisti			232,000.—
A) direzione d'esercizio		4,500	
1) illuminazione e riscaldamento .	200		
2) ricambio e riparazione del materiale d'inventario	100		
3) spese per altri titoli diversi . . .	4,200		
B) stazioni e depositi del personale viaggiante		11,000	
1) illuminazione e riscaldamento. .	3,500		
2) ricambio e riparazione del materiale d'inventario	300		
3) spese per altri titoli diversi. . .	7,200		
C) convogli		5,000	
1) illuminazione e riscaldamento. .	4,500		
2) ricambio e riparazioni copertoni ed attrezzi dei veicoli	300		
3) spese per altri titoli diversi . . .	200		
D) locomozione		204,000	
1) illuminazione e riscaldamento locali e piazzali	300		
2) ricambi e riparazione del materiale d'inventario	200		
3) combustibile per la locomozione .	160,000		
4) materie per untura locomotive ed illuminazione esterna dei convogli	10,000		
5) fornitura e pompatura di acqua .	31,000		
6) spese per altri titoli diversi . . .	2,500		
E) unture e pulizie veicoli		2,000	
F) linea		5,500	
1) illuminazione e riscaldamento. .	1,500		
2) ricambi e riparazione del materiale d'inventario	2,000		
3) spese per altri titoli diversi . .	2,000		
G) Indennizzi		per mem.	

1) perdite, avarie e ritardata resa delle spedizioni . . . . per mem.
2) danni alle persone e alle proprietà . . . . per mem.

22. Manutenzione materiale rotabile			110,000.—
A) locomotive		75,000	
B) carrozze		10,000	
C) bagagliai		3,000	
D) carri		22,000	
23. Manutenzione della linea			60,000.—
Totale del § 8 . . .			852,000.—

§ 9. — Esercizio navigazione.

24. Personale			2,050,000.—
A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe . . .		570,000	
1) ufficio centrale	150,000		
2) uffici distaccati	115,000		
3) personale di coperta	115,000		
4) personale di macchina	190,000		
B) stabile e in prova - Competenze accessorie		280,000	
1) ufficio centrale	30,000		
2) uffici distaccati	30,000		
3) personale di coperta	90,000		
4) personale di macchina	130,000		
C) avventizio - Paghe e competenze accessorie		1,200,000	
1) ufficio centrale	5,000		
2) uffici distaccati	15,000		
3) personale di coperta	360,000		
4) personale di macchina	620,000		
5) personale ausiliario	200,000		
25. Forniture, spese ed acquisti			3,940,000.—
A) ufficio centrale - Uffici distaccati		320,000	
1) stampati e cancelleria	12,000		
2) illuminazione e riscaldamento. .	5,000		
3) ricambio e riparazione del materiale d'inventario	3,000		
4) spese per altri titoli diversi . .	300,000		

B) piroscafi 3,617,000
1) combustibile 2,400,000
2) materie di consumo 325,000
a) per scafo e camera . . 145,000
b) per macchine 180,000

3) ricambio e riparazione del materiale d'inventario 100,000
4) manutenzione e riparazione piroscafi 570,000
a) scafo e camera . . . 340,000
b) macchine 230,000

5) spese per altri titoli diversi 222,000

C) manutenzione del materiale portuale . . 3,000

26. Indennizzi . . . . per memoria
27. Ancoraggi e spese portuali . . . . 260,000.—
28. Noleggio di piroscafi . . . . per memoria

Totale del § 9 . . . 6,250,000.—

§ 10. — Navigazione dello stretto di Messina.

29. Personale . . . . 450,000.—
A) stabile e in prova - Stipendi e paghe . . . 170,000
B) stabile e in prova - Competenze accessorie 160,000
C) avventizio - Paghe e competenze accessorie 120,000

30. Forniture, spese ed acquisti . . . . 480,000.—
A) ufficio 2,000
B) ferry-boats 475,000
1) combustibile 330,000
2) materie di consumo 100,000
a) per scafo e camera . 60,000
b) per macchine 40,000

3) ricambio e riparazione del materiale d'inventario 10,000
4) riparazione e manutenzione . . 30,000
a) scafo e camera . . . 20,000
b) macchine 10,000

5) spese per altri titoli diversi. . .	5,000		
C) manutenzione degli approdi		3,000	
Totale del § 10 . . .			930,000.—

§ 11. — SPESE GENERALI DELL'AMMINISTRAZIONE.

31. Consiglio generale, Commissioni compartimentali del traffico e Commissioni diverse (art. 61 della legge 7 luglio 1907, n. 429)		10,000.—
32. Avvisi, orari, stampati e pubblicazioni diverse . .		1,200,000.—
33. Imposte e tasse		3,600,000.—
A) imposta erariale e sovrimposta sui terreni e fabbicati	2,000,000	
B) imposte e tasse diverse	10,000	
C) imposta di R. M. a carico dell'esercizio, sulle competenze del personale (art. 19 della legge 22 aprile 1905, n. 137) . . .	1,590,000	
34. Contributo al fondo pensioni e sussidi		31,000,000.—
A) contributo in rapporto agli assegni del personale (articoli 3 e 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 61 dell'entrata) .	18,907,000	
B) contributo in rapporto agli assegni del personale delle ferrovie secondarie sicule (cap. 61 dell'entrata)	10,000	
C) contributo in rapporto agli assegni del personale di navigazione (articoli 3 e 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 61 dell'entrata)	80,000	
D) quota del 2% sul prodotto lordo del traffico (art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 62 dell'entrata)	11,940,000	
E) quota del 2% sul prodotto lordo della navigazione (art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 62 dell'entrata)	57,000	
F) quota del 2% sul prodotto lordo delle ferrovie secondarie sicule	6,000	
35. Spese per assegni e indennità diverse al personale		2,400,000.—
A) assegni di disponibilità	per mem.	
B) quota di compartecipazione nella spesa delle forniture di vestiario	580,000	
C) indennità di legge al personale operaio ed alle rispettive famiglie per inabilità per-		

manente o per morte in conseguenza d'infortunio sul lavoro (art. 5 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	1,495,000	
D) pensioni di grazia concesse dalle amministrazioni precedenti	20,000	
E) quote di pensioni o di indennità spettanti al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato (art. 7 della legge 12 luglio 1906, n. 332).	50,000	
F) quote di pensioni o d'indennizzi spettanti al personale di navigazione proveniente dalla R. marina (art. 10 della legge 5 aprile 1908, n. 111 e articoli 8 e 9 della legge 25 giugno 1909, n. 372)	per mem.	
G) premi di assicurazione di avventizi alla Cassa nazionale invalidità e vecchiaia .	85,000	
H) indennità corrisposta ad agenti stabili non soggetti a ritenuta per pensioni, esonerati dal servizio od alle rispettive famiglie	170,000	
36. Assegni di esonero (art. 59 della legge 7 luglio 1907, n. 429)		300,000.—
37. Gratificazioni al personale		4,000,000.—
A) per eccezionali trasporti, servizi faticosi e benemerenze speciali (articolo 4, somma 1 della legge 13 aprile 1911, n. 310)	1,400,000	
B) per il personale dei primi sei gradi (art. 4, comma 2° della legge suddetta)	700,000	
C) per il personale, escluso quello dirigente, in dipendenza delle economie sulle spese di personale (articolo 3 della legge suddetta)	1,900,000	
38. Oblazioni e sussidi al personale		800,000.—
39. Spese per il servizio sanitario (articolo 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418)		1,300,000.—
A) a totale carico dell'Amministrazione ferroviaria	450,000	
B) in comune col fondo pensioni e sussidi . .	850,000	
40. Spese giudiziali e contenziose		650,000.—
A) spese giudiziali e contenziose di difesa . .	350,000	
B) spese giudiziali ed onorari di avvocato corrisposti alle controparti	300,000	

41. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'uffici e di magazzino		1,000,000.—
42. Indennizzi		1,900,000.—
A) per danni alle persone in seguito ad infortuni	1,700,000	
B) per danni alle proprietà a causa dell'esercizio	200,000	
43. Provvigione e compensi alle agenzie italiane ed estere		600,000.—
A) per la vendita biglietti di viaggio	450,000	
B) per canoni e compensi vari agli enti gerenti uffici delle ferrovie dello Stato all'estero	150,000	
44. Spese per la sorveglianza dei trasporti		220,000.—
45. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre amministrazioni		1,480,000.—
46. Compensi ad amministrazioni ferroviarie pei servizi coi loro treni		1,100,000.—
A) Compensi per il transito dei carri dell'Amministrazione effettuato su linee di altre amministrazioni ferroviarie nazionali	200,000	
B) compensi per i treni effettuati sui tronchi Ventimiglia-Conf. francese, Luino-Pino, Domodossola-Iselle e Primolano-Confine austriaco	900,000	
47. Spese eventuali		4,000,000.—
A) interessi di conto corrente colle cessate società ferroviarie, con ditte, imprese, agenzie, ecc.	250,000	
B) premi per anticipata consegna di materiali o per anticipata ultimazione di lavori	per mem.	
C) differenze di cambio	1,000,000	
D) addebito di deficienze giustificate e deprezzamenti nelle scorte di magazzino (capitolo 52-*C* dell'entrata)	1,700,000	
E) premi di assicurazione contro gli incendi	per mem.	
F) concorso nelle spese degli uffici internazionali di liquidazione dei trasporti	50,000	
G) diverse	1,000,000	
H) danni per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne o pagamenti e simili di somme e valori	per mem.	
Totale del § 11		55,560,000.—

§ 12. — SERVIZI SECONDARI.

48. Servizi accessori ad impresa od in economia . . .		500,000.—
A) spese per il servizio di pubblicità nelle stazioni e nei treni	50,000	
B) quota dovuta all'impresa per noleggio cuscini	320,000	
C) Spese per il servizio dei camions automobili	40,000	
D) recapito telegrammi per espresso . . .	2,000	
E) forniture di magazzino per servizi accessori in economia	»	
F) diversi	88,000	
49. Servizi speciali marittimi di Venezia e della gestione marittima di Genova Molovecchio		4,500,000.—
A) personale stabile e in prova - Stipendi e paghe	250,000	
B) personale stabile e in prova - Competenze accessorie	65,000	
C) personale avventizio - Paghe e competenze accessorie	140,000	
D) forniture di magazzino	145,000	
E) energia elettrica	100,000	
F) manutenzione materiale e spese diverse .	3,800,000	
50. Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul Fondo pensioni, e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (art. 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553) .		1,160,000.—
Totale del § 12 . . .		6,160,000.—
Totale sezione I . . .		520,612,000.—

SEZIONE II. — SPESE COMPLEMENTARI.

(*Art.* 14 *della legge* 19 *luglio* 1906, *n.* 362; *art.* 20, *primo capoverso, della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429, *modificato dall'art.* 1 *della legge* 25 *giugno* 1909, *n.* 372).

51. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (capitoli 38 e 39 dell'entrata)		4,800,000.—
A) spese per lavori a contratto ed in economia	4,620,000	
B) forniture di magazzino	50,000	

C) espropriazioni	50,000	
D) spese diverse	5,000	
E) contributo Consorzi idraulici	75,000	
52. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 40 dell'entrata)		8,040,000.—
A) rinnovamento e rifacimento di tratti continui	4,540,000	
B) ricambi saltuari	3,500,000	
53. Rinnovamento del materiale rotabile (cap. 41 e 47 dell'entrata)		14,950,000.—
54. Spese complementari delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) (cap. 44 dell'entrata)		50,000.—
A) lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore	20,500	
B) rinnovamento della parte metallica dell'armamento	20,500	
C) rinnovamento del materiale rotabile . . .	9,000	
55. Rinnovamento dei piroscafi (articolo 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (cap. 42 dell'entrata) . . .		660,000.—
56. Migliorie alle linee a carico dell'esercizio (cap. 43 dell'entrata)		per memoria
Totale della sezione II . . .		28,500,000.—

SEZIONE III. — SPESE ACCESSORIE.

(*Art.* 20, *secondo capoverso, della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429, *modificato dall'art.* 1 *della legge* 25 *giugno* 1909, *n.* 372).

§ 1. — SPESE ACCESSORIE ATTINENTI ALL'AZIENDA FERROVIARIA.

57. Annualità dovuta al tesoro per interessi ed ammortamento		93,982,057.42
A) del valore del materiale rotabile e d'esercizio consegnato alle ferrovie dello Stato e del valore della dotazione iniziale di magazzino (articolo I della legge 25 giugno 1905, n. 261) . . .	23,228,263.67	

B) delle somme fornite per aumento della dotazione iniziale di magazzino (articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429)	3,435,597.94	
C) delle somme fornite per spese patrimoniali (art. 1 della legge 23 dicembre 1906 n. 638)	64,311,831.02	
D) delle somme fornite per spese straordinarie dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908	1,164,364.27	
E) delle somme fornite per acquisto di 4,000 carri e per costruzione dei relativi parchi e mezzi di riparazione	1,303,405.60	
F) delle somme fornite per il materiale di navigazione in eccedenza ai 15 milioni (art. 20 della legge 5 apr. 1908, n. 111)	505,303.40	
G) delle somme rimborsate per certificati di credito 3,65 per cento	33,291.52	
58. Interessi sulle somme pagate dal tesoro con mezzi ordinari di tesoreria (art. 3, capoverso, della legge 23 dicembre 1906, n. 638)		1,862,500.—
A) per le liquidazioni delle gestioni ferroviarie sociali	8,000	
B) per aumenti della dotazione di magazzino	per mem.	
C) per spese patrimoniali	1,789,500	
D) per materiali di navigazione in eccedenza ai 15 milioni	20,000	
E) per lavori dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908	45,000	
F) per acquisto di 4,000 carri e costruzione dei relativi parchi e mezzi di riparazione .	»	
G) per il capitale rimborsato dei certificati di credito 3,65 per cento	»	
59. Annualità dovute al tesoro per interessi ed ammortamento delle somme fornite per la costruzione e l'acquisto del materiale navale (articolo 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111)		645,525.80
60. Assegnazione al fondo di riserva per le spese impreviste in ragione di 6 milioni di lire all'anno (art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372)		6,000,000.—
61. Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste, delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie (art. 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429)		4,692,916.78

62. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione	per memoria
A) materiale in servizio permanente . . . . per mem.	
B) compensi per l'uso di carri speciali di proprietà privata . . . . per mem.	
63. Contributo per le spese della Corte dei conti (articolo 2 della legge 9 luglio 1905, n. 361)	120,000.—
64. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori (capitolo 20-*C* dell'entrata)	2,000,000.—
65. Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi della parte ordinaria a diminuzione del prodotto netto	per memoria
66. Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spesa sostenuta per impianti e lavori di carattere patrimoniale	550,000.—
Totale del § I . .	109,853,000.—

§ 2. — SPESE ACCESSORIE ESTRANEE ALL'AZIENDA FERROVIARIA E AVANZO DI GESTIONE.

67. Spese terremoto del 28 dicembre 1908	10,000.—
68. Contributo al Consorzio per l'industria zolfifera siciliana (art. 17 della legge 15 luglio 1906, n. 333)	850,000.—
69. Versamento al tesoro dell'avanzo della gestione (articolo 6, secondo capoverso, della legge 22 aprile 1905, n. 137)	25,000,000.—
Totale del § 2 . .	25,860,000.—
Totale della sezione III . .	135,713,000.—
Totale del titolo I . .	684,825,000.—

TITOLO II.

Parte straordinaria

(*Art.* 21 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429).

70. Spese di primo impianto dell'Amministrazione centrale e dei dipendenti servizi	per memoria
A) lavori a contratto ed in economia . . . per mem.	

B) forniture di magazzino . . . . per mem.
C) trasporti . . . . per mem.
D) studi, dirigenza, e sorveglianza . . . . per mem.
E) diverse . . . . per mem.

71. Spesa per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione al 1° luglio 1905 . . . per memoria
A) delle linee . . . . per mem.
B) del materiale rotabile . . . . per mem.

72. Acquisto di materiale rotabile . . . . 40,000,000.—
A) spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc. 39,000,000
B) studi, dirigenza e sorveglianza 1,000,000
C) forniture di magazzino . . . . per mem.

73. Acquisto di galleggianti (Cap. 47-*D* dell'entrata) . per memoria
A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc. per mem.
B) studi, dirigenza e sorveglianza . . . . . per mem.
C) forniture di magazzino . . . . per mem.

74. Miglioramenti al materiale rotabile ed ai galleggianti . . . . 1,000,000.—
A) materiale rotabile 900,000
1. Locomotive, locomotori ed automotrici 400,000
2. Veicoli 500,000

B) Galleggianti 100,000

75. Materiale di esercizio in aumento di dotazione (capitolo 47-*C* dell'entrata) . . . . 5,000,000.—
A) forniture di magazzino 3,000,000
B) acquisti diretti e spese accessorie . . . 2,000,000

76. Lavori in conto patrimoniale (cap. 47-*A*, *B* e *C* dell'entrata) . . . . 43,960,000.—
A) lavori a contratto ed in economia 20,000,000
B) forniture di magazzino 15,000,000
C) espropriazioni 3,000,000
D) trasporti 1,000,000
E) studi, dirigenza e sorveglianza 4,000,000
F) diverse 960,000

77. Miglioramenti alle linee ed agli armamenti . . . per memoria
A) lavori a contratto ed in economia . . . per mem.
B) forniture di magazzino . . . . per mem.

C) espropriazioni	per mem.	
D) trasporti	per mem.	
E) studi, dirigenza e sorveglianza	per mem.	
F) diverse	per mem.	
78. Spese di primo impianto e per aumenti patrimoniali del servizio di navigazione (primo capoverso dell'art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111)		per memoria
79. Aumento della dotazione di magazzino		per memoria
Totale del titolo II . .		89,960,000.—

TITOLO III.

Magazzini ed officine

§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini.

(*Art.* 17 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429).

80. Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino (capitoli 51 e 52 dell'entrata)		214,300,000.—
A) acquisti di scorte	145,300,000	
B) versamenti dalle officine di materie lavorate	36,000,000	
C) versamenti dalle officine e dai servizi di materie esuberanti, o fuori d'uso . . .	26,000,000	
D) addebiti diversi per eccedenze e simili .	5,000,000	
E) vestiario	2,000,000	
81. Acconti sulle forniture in corso (cap. 53 dell'entrata)		per memoria
82. Rimborso ai fornitori per ritenute di garanzia (capitolo 54 dell'entrata)		per memoria
83. Reintegro dei prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (art. 24, ultimo capoverso della legge 7 luglio 1907, n. 429)		per memoria
Totale del § 1 . .		214,300,000.—

§ 2. — Officine e scorte.

84. Spese per lavori delle officine locomotive, delle officine dei depositi e degli stabilimenti dell'industria privata (cap. 56 dell'entrata)				62,200,000.—
A) officine locomotive			33,700,000	
1. Personale pagato a ruolo mensile		1,700,000		
a) stabile e in prova - Stipendi e paghe . . .	1,400,000			
b) stabile e prova - Competenze accessorie . .	280,000			
c) avventizio - Paghe competenze accessorie . .	20,000			
2) personale pagato a quindicina .		8,000,000		
a) stabile e in prova - Stipendi e paghe	4,500,000			
b) stabile e in prova - Competenze accessorie . .	2,750,000			
c) avventizio - Paghe competenze accessorie . .	750,000			
3) Forniture di magazzino		23,000,000		
4) Spese diverse		1,000,000		
B) officine dei depositi			23,300,000	
1) Personale pagato a ruolo mensile		1,300,000		
a) stabile e in prova - Stipendi e paghe . . .	900,000			
b) stabile e in prova - Competenze accessorie . .	300,000			
c) avventizio - Paghe competenze accessorie . .	100,000			
2) Personale pagato a quindicina .		7,000,000		
a) stabile e in prova - Stipendi e paghe . . .	4,500,000			
b) stabile e in prova - Competenze accessorie . .	1,700,000			
c) avventizio - Paghe competenze accesssorie . .	800,000			
3. Forniture di magazzino . . .		14,300,000		
4. Spese diverse		700,000		

C) stabilimenti dell'industria privata . . . 5,200,000
1. Forniture di magazzino 550,000
2. Pagamenti alle ditte riparatrici
di materiale rotabile 4,500,000
3. Spese diverse 150,000

85. Spese per lavori delle officine veicoli e delle squadre di rialzo e degli stabilimenti dell'industria privata (cap. 57 dell'entrata) . . . . 45,600,000.—

A) officine veicoli 24,600,000
1. Personale pagato a ruolo mensile 2,000,000
a) stabile e in prova - Stipendi e paghe . . . 1,680,000
b) stabile e in prova - Competenze accessorie . . 300,000
c) avventizio - Paghe competenze accessorie . . 20,000

2) personale pagato a quindicina . 9,100,000
a) stabile e in prova - Stipendi e paghe . . . 5,250,000
b) stabile e in prova - Competenze accessorie . . 3,250,000
c) avventizio - Paghe competenze accessorie . . 600,000

3. forniture di magazzino 11,100,000
4. spese diverse 2,400,000

B) squadre di rialzo 8,000,000
1. Personale pagato a ruolo mensile 800,000
a) stabile e in prova - Stipendi e paghe . . . 500,000
b) stabile e in prova - Competenze accessorie . . 150,000
c) avventizio - Paghe competenze accessorie . . 150,000

2. personale pagato a quindicina . 3,000,000
a) stabile e in prova - Stipendi e paghe . . . 2,000,000
b) stabile e in prova - Competenze accessorie . . 800,000
c) avventizio Paghe competenze accessorie . . 200,000

3. forniture di magazzino	4,000,000		
4. spese diverse	200,000		
C) stabilimenti dell'industria privata		13,000,000	
1. Forniture di magazzino	1,800,000		
2. Pagamenti alle ditte riparatrici di materiale rotabile	10,200,000		
3. Spese diverse	1,000,000		
86. Spese per lavori delle officine del servizio lavori (capitolo 58 dell'entrata)			4,650,000.—
A) personale pagato a ruolo mensile		670,000	
1. Stabile e in prova - Stipendio e paghe	320,000		
2. Stabile e in prova - Competenze accessorie	200,000		
3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie	150,000		
B) personale pagato a quindicina		180,000	
1. Stabile e in prova - Stipendio e paghe	110,000		
2. Stabile e in prova - Competenze accessorie	40,000		
3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie	30,000		
C) forniture di magazzino		3,640,000	
D) spese diverse		160,000	
87. Materiali di scorta - Materie ricevute (capitoli 51-D e 50 dell'entrata			16,800,000.—
A) servizio trazione		9,400,000	
1. Scorte fisse per le officine dei depositi	4,000,000		
2. Parco sale montate e carrelli completi	5,400,000		
B) servizio veicoli		6,900,000	
1. Scorte fisse per squadre di rialzo	1,400,000		
2. Parco sale montate e carrelli completi	5,500,000		
C) esercizio navigazione		500,000	
Totale del § 2 . .			129,250,000.—
Totale del titolo III . .			343,550,000.—

TITOLO IV.

Gestione del fondo pensioni e sussidi

(*Legge* 9 *luglio* 1908, *n.* 418).

88.	Pensioni	32,000,000.—
89.	Sussidi e spese diverse	100,000.—
90.	Concorso nelle spese del servizio sanitario (capitolo 17-*B* dell'entrata)	380,000.—
91.	Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione (art. 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	24,648,000.—
92.	Erogazione dei proventi del fondo lasciti, donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (art. 66 dell'entrata) .	6,500.—
	Totale del titolo IV . .	57,134,500.—

TITOLO V.

Gestione delle case economiche pei ferrovieri

(*Legge* 14 *luglio* 1907, *n.* 553).

PATRIMONIO.

93.	Spese per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 67 dell'entrata)	per memoria

GESTIONE.

94.	Interessi dei capitali investiti nella costruzione ed acquisto di case economiche (cap. 37 dell'entrata)	975,000.—
95.	Imposte e sovrimposte	per memoria
96.	Spese di amministrazione, custodia e diverse . . .	35,000.—
97.	Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile . .	50,000.—
98.	Manutenzione ordinaria	60,000.—
99.	Manutenzione straordinaria	per memoria
100.	Premi per la buona conservazione dei fabbricati (art. 50 del regolamento approvato col R. decreto 10 maggio 1908, n. 233)	per memoria

101. Versamenti alla Cassa depositi e prestiti delle somme per la costituzione del fondo di riserva (secondo capoverso dell'art. 10 del regolamento approvato col R. decreto 10 maggio 1908, n. 233) .		290,000.—
A) per temporanee esenzioni di imposte e sovraimposte	100,000	
B) eccedenze attive dei bilanci	190,000	
Totale del titolo V . .		1,410,000.—

TITOLO VI.

Opera di previdenza per gli orfani e le famiglie del personale e buonuscita.

(*Legge* 19 *giugno* 1913, *n.* 641).

102. Sussidi alle famiglie e spese per raccogliere ed istruire gli orfani		600,000.—
103. Indennità di buonuscita		2,600,000.—
104. Assegni alimentari vitalizi		38,000.—
105. Rimborsi di ritenute		per memoria
106. Spese per l'esercizio della rivendita libri e giornali		364,000.—
A) spese d'ufficio	50,000	
B) spese per forniture di libri e giornali . .	314,000	
107. Canone annuo per l'esercizio della gestione rivendita libri e giornali		120,000.—
108. Versamenti alla Cassa depositi e prestiti dei residui attivi		1,683,000.—
109. Erogazione del fondo a favore degli orfani degli agenti periti nel terremoto del 1908		15,000.—
Totale del titolo VI . . .		5,420,000.—

TITOLO VII.

Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale

(Art. 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641).

PATRIMONIO.

110. Somme mutuate al personale		9,320,000.—

GESTIONE.

111. Spese della gestione		2,630,000.—
A) quote riversate in conto capitale	2,220,000	
B) somme restituite alla Cassa depositi e prestiti in conto capitale	per mem.	
C) somme versate alla Cassa depositi e prestiti per interessi sui capitali somministrati .	340,000	
D) avanzo gestione versato al fondo di garanzia	90,000	
E) spese eventuali	per mem.	
Totale del titolo VII . . .		11,970,000.—

TITOLO VIII.

Operazioni per conto di terzi

§ 1. — OPERAZIONI ATTINENTI AI TRASPORTI.

112. Restituzione di depositi a garanzia (cap. 83 dell'entrata)		7,500,000.—
A) per richiesta di vagoni	1,200,000	
B) per biglietti d'abbonamento	1,300,000	
C) per affrancazioni di tasse di porto e di dogana	5,000,000	
113. Tasse doganali e somme anticipate ai mittenti (cap. 84 dell'entrata)		83,000,000.—
114. Pagamento di assegni sulle merci (c. 85 dell'entrata)		215,000,000.—
115. Tasse di trasporto rimborsate in base a convenzione (cap. 86 dell'entrata)		2,000,000.—
116. Erogazione delle tasse di presa e consegna a domicilio (cap. 87 dell'entrata)		1,000,000.—
117. Erogazione dei prodotti dei tronchi in esercizio speciale		900,000.—
A) confine francese - Modane (cap. 88-*A* dell'entrata)	730,000	
B) Cerignola campagna-Cerignola città (cap. 88-*B* dell'entrata)	100,000	
C) Desenzano-Lago di Garda (cap. 88-*C* dell'entrata)	70,000	

118. Addebiti a ferrovie, amministrazioni e ditte diverse per operazioni regolate nella contabilità prodotti (cap. 89 dell'entrata) . . . . 210,000,000.—

119. Trasporti fatti in conto corrente ad Amministrazioni pubbliche e ditte diverse, in base a speciali convenzioni (cap. 90 dell'entrata) . . . . . . 10,500,000.—

A) Ministero della guerra 2,000,000
B) amministrazioni e ditte diverse 8,500,000

Totale del § 1 . . . 529,900,000.—

§ 2. — OPERAZIONI ATTINENTI AL PERSONALE.

120. Erogazione delle ritenute per sequestri e cessioni sulle competenze del personale (capitolo 91 dell'entrata) . . . . 7,800,000.—

121. Anticipazioni e addebiti (cap. 92 dell'entrata) . . 3,000,000.—

A) anticipazioni di competenze 1,500,000
B) addebiti 1,500,000

122. Forniture in conto massa vestiario e restituzione del fondo individuale (cap. 93 dell'entrata) . . . . 1,700,000.—

123 Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per le cessioni (art. 11 della legge 30 giugno 1908, n. 335, modificata dalla legge 25 giugno 1909, n. 372) (cap. 94 dell'entrata) . . . . 810,000.—

A) pagamenti e riscatto di cessioni a carico del fondo 300,000
B) rimborsi di ritenute fatti ad agenti collocati a riposo 20,000
C) contributo alle spese d'amministrazione . 50,000
D) versamenti alla Cassa depositi e prestiti . 440,000

124. Erogazione delle somme versate dalle controparti per competenze di avvocato e procuratore poste a loro carico nei giudizi sostenuti dal servizio legale dell'amministrazione ferroviaria (articoli 42, 45 e 46 delle norme pel riordinamento e funzionamento del servizio legale approvate con R. decreto 10 maggio 1908, n. 280) (capitolo 95 dell'entrata) . . . . per memoria

Totale del § 2 . . . 13,310,000.—

§ 3. — LAVORI, FORNITURE E PRESTAZIONI
PER CONTO DI PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI E DI PRIVATI.

125. Ministero dei lavori pubblici - Spese per studi dirigenza, sorveglianza, liquidazione e collaudo delle costruzioni (art. 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444) (cap. 96 dell'entrata)		5,800,000.—
A) personale	4,200,000	
B) stampati e cancelleria	50,000	
C) manutenzione del mobiliare e di altri oggetti d'inventario	15,000	
D) pigione e manutenzione di locali.	100,000	
E) Illuminazione e riscaldamento	30,000	
F) spese di campagna e diverse	320,000	
G) quota spese del servizio costruzioni . .	960,000	
H) quota spese generali dell'Amministrazione	125,000	
126. Ministero dell'interno - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione dell'interno (capitolo 97 dell'entrata)		120,000.—
A) riparazioni vetture cellulari	20,000	
B) impianti. prestazioni e forniture diverse .	100,000	
127. Ministero della guerra - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione militare (capitolo 98 dell'entrata)		4,400,000.—
A) riparazioni attrezzi per trasporti di truppe .	50,000	
B) impianti prestazioni e forniture diverse .	4,350,000	
128. Ministero della guerra - Esercizio militare delle linee Torino-Torre Pellice e Bricherasio-Barge (cap. 99 dell'entrata)		200,000.—
129. Ministero delle poste e dei telegrafi - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione postale e telegrafica (cap. 100 dell'entrata) . .		4,100,000.—
A) riparazione vetture postali	300,000	
B) illuminazione e riscaldamento vetture postali	100,000	
C) trasporto valigie ed effetti postali . . .	3,600,000	
D) impianti, prestazioni e forniture diverse .	100,000	
130. Ministero delle poste e dei telegrafi - Lavori alle linee telegrafiche e telefoniche per conto dell'amministrazione (cap. 101 dell'entrata)		550,000.—

131. Ministero delle colonie - Spese per forniture e prestazioni per l'impianto e l'esercizio di ferrovie in Libia (cap. 102 dell'entrata) . . . . 9,500,000.—
A) in conto esercizio 1,200,000
B) in conto costruzioni 8,300,000

132. Spese per lavori eseguiti per conto del Consorzio del porto di Genova (art. 106 del regolamento approvato con R. decreto 25 giugno 1903, n. 261) (cap. 103 dell'entrata) . . . . 150,000.—

133. Addebiti ad Amministrazioni diverse ed a privati per lavori, forniture e prestazioni (cap. 104 dell'entrata) . . . . per memoria

134. Servizio delle costruzioni (cap. 105 dell'entrata . . per memoria
A) servizio centrale . . . . per mem.
1) personale . . . . per mem.
2) stampati e cancelleria . . . . per mem.
3) manutenzione del mobiliare ed altri oggetti d'inventario . . . per mem.
4) pigione e manutenzione dei locali per mem.
5) illuminazione e riscaldamento . per mem.
6) spese diverse . . . . per mem.

B) studi e direzione di lavori a carico della parte straordinaria o per conto di altre amministrazioni e di terzi . . . . . . per mem.
1) personale . . . . per mem.
2) stampati e cancelleria . . . . per mem.
3) manutenzione del mobiliare e di altri oggetti d'inventario . . . per mem.
4) pigione e manutenzione dei locali per mem.
5) illuminazione e riscaldamento . per mem.
6) spese diverse . . . . per mem.
7) quota spese del servizio costruzioni . . . . per mem.

C) prestazioni per la costruzione di nuove linee a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici . . . . per mem.
1. Movimento di materie . . . . per mem.
2. Opere d'arte e manufatti . . . per mem.
3. Fabbricati . . . . per mem.
4. Inghiaiamento . . . . per mem.
5. Espropriazioni . . . . per mem.
6. Nolo materiale rotabile . . . per mem.

7. Trasporti . . . . per mem.
8. Forniture di materiale metallico d'armamento e meccanismi fissi per mem.
9. Forniture di traverse e legnami d'armamento . . . . per mem.
10. Impianto del telegrafo . . . per mem.
11. Chiusura della strada e delle stazioni . . . . per mem.
12. Mano d'opera . . . . per mem.
13. Diverse . . . . per mem.

135. Mandati a disposizione emessi (capitolo 106 dell'entrata . . . . per memoria

Totale del § 3 . . . . 24,820,000.—

Totale del titolo VIII . . . . 568,030,000.—

TITOLO IX.

Partite di giro

136. Versamento delle tasse erariali (cap. 107 dell'entrata) . . . . 51,160,000.—

A) tassa sui trasporti 42,050,000
B) tassa sull'assicurazione delle merci . . . 5,000
C) tassa di bollo 4,800,000
D) tassa di bollo a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto del 1908 4,305,000

137. Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale (cap. 108 dell'entrata) . . . . 10,732,000.—

A) imposta di ricchezza mobile sugli stipendi . 8,700,000
B) imposta di ricchezza mobile sulle pensioni, sugli assegni e sui sussidi 1,600,000
C) marche da bollo 160,000
D) addizionale all'imposta di ricchezza mobile a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto del 1908 240,000
E) tasse di registro sulle cessioni 32,000

138. Versamento dell'imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (cap. 109 dell'entrata) . . . . 150,000.—

A) imposta normale	150,000	
B) imposta addizionale a favore dei danneggiati dal terremoto del 1908	per mem.	
139. Versamento all'erario francese dell'imposta sui trasporti pel tratto confine francese-Modane (cap. 110 dell'entrata)		30,000.—
140. Mandati di anticipazione emessi (c. 111 dell'entrata)		per memoria
Totale del titolo IX . . .		62,072,000.—

RIASSUNTO DELLA SPESA

Spese d'esercizio e per aumenti patrimoniali.

Titolo I. — Parte ordinaria	
Sezione I. — Spese d'esercizio	
§ 1. — Direzione generale, servizi centrali e ufficio stralcio (esclusi i servizi dell'esercizio) . . .	8,050,000.—
§ 2. — Approvvigionamenti	8,190,000.—
§ 3. — Servizio movimento	144,700,000.—
§ 4. — Servizio commerciale	6,530,000.—
§ 5. — Servizio trazione	159,000,000.—
§ 6. — Servizio veicoli	40,750,000.—
§ 7. — Servizio lavori	83,640,000.—
§ 8. — Ferrovie complementari sicule	852,000.—
§ 9. — Navigazione colle isole	6,250,000.—
§ 10. — Navigazione dello stretto di Messina	900,000.—
§ 11. — Spese generali dell'Amministrazione	55,560,000.—
§ 12. — Servizi secondari	6,160,000.—
Totale sezione I . . .	520,612,000.—
Sezione II. — Spese complementari	28,500,000.—
Sezione III. — Spese accessorie:	
§ 1. — Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria	109,853,000.—
§ 2. — Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione	25,860,000.—
Totale del titolo I — Parte ordinaria . . .	684,825,000.—
Titolo II. — Parte straordinaria	89,960,000.—
Totale delle spese ordinarie e straordinarie	774,785,000.—

Gestioni speciali ed autonome.

Titolo III. — Magazzini ed officine.	
§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini	214,300,000.—
§ 2. — Officine	129,250,000.—
Titolo IV. — Gestione del fondo pensioni e sussidi . .	57,134,500.—
Titolo V. — Gestione delle case economiche pei ferrovieri	1,410,000.—
Titolo VI. — Opera di previdenza per gli orfani, ecc. .	5,420,000.—
Titolo VII. — Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale	11,970,000.—
Titolo VIII. — Operazioni per conto di terzi.	
§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti	529,900,000.—
§ 2. — Operazioni attinenti al personale	13,310,000.—
§ 3. — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati	24,820,000.—
Totale delle gestioni speciali ed autonome . .	987,514,500.—
Titolo IX. — Partite di giro	62,072,000.—
Totale generale della spesa . . .	1,824,371,500.—

Visto, d'ordine di S. A. R. il Luogotenente Generale di S. M. il Re:

Il ministro del tesoro.

CARCANO

LEGGE 16 *aprile* 1916, *n.* 437, *con la quale è convertito in legge il R. decreto* 15 *aprile* 1915, *n.* 514, *recante esenzioni tributarie a favore delle regioni colpite dal terremoto del* 13 *gennaio* 1915 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È convertito in legge il Reale decreto del 15 aprile 1915, n. 514, recante esenzioni tributarie a favore delle regioni colpite dal terremoto del 13 gennaio 1915.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 16 aprile 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

DANEO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, 24 aprile 1916, n. 96.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 19 *aprile* 1916, *n.* 438, *col quale s'eleva dal 25 al 50 % il supplemento di guerra sulle tariffe massime prescritte dai capitolati pei trasporti sulle linee di navigazione sovvenzionate* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il Nostro decreto 2 gennaio 1916, n. 59;

Ritenuto che il supplemento di guerra del 25 % sulle tariffe di trasporto previste da tale decreto è inadeguato all'eccezionale e persistente aumento delle spese d'esercizio delle linee di navigazione;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro della marina, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, coi ministri delle finanze, del tesoro, dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio, delle colonie e delle poste e telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È elevato al 50 % il limite entro il quale è data facoltà al ministro della marina di autorizzare le aziende esercenti i servizi marittimi sovvenzionati a percepire un supplemento di guerra sulle tariffe di trasporto previste dagli articoli 37 e 38 rispettivamente dei capitolati A e *B* approvati con la legge 13 giugno 1910, n. 306.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 26 aprile 1916, n. 98.

e dall'art. 39 del capitolato allegato *D* alla legge 30 giugno 1912, n. 685.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 19 aprile 1916.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CORSI — DANEO — CARCANO — CIUFFELLI — CAVASOLA — MARTINI — RICCIO.

Visto, *il Guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO MINISTERIALE 18 *aprile* 1916, *col quale i signori cav. professore Antonio Bizzozzero e comm. prof. dott. Antonio Sansone sono chiamati a far parte del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63, lett. *f*) e 64 della legge 7 luglio 1907 n. 429 e l'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, n. 728;

Sulla designazione fatta dal Comitato tecnico dell'agricoltura, al quale in virtù del decreto Luogotenenziale N. 1968 del 31 dicembre 1915 sono state demandate tutte le attribuzioni del Consiglio superiore dell'agricoltura, nella sua adunanza del 24 marzo 1916;

DECRETA:

I signori cav. prof. Antonio *Bizzozzero*, direttore della cattedra ambulante di agricoltura in Parma e comm. prof. dottore Antonio *Sansone*, direttore generale presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio, sono nominati membri del Consiglio generale del traffico, quali rappresentanti del Comitato tecnico di agricoltura suddetto.

Roma, addì 18 aprile 1916.

Il Ministro
CIUFFELLI.

Ordine di servizio N. 86. (C.).

Servizio cumulativo con l'Impresa di navigazione sul Lago Maggiore e con le ferrovie: Nord Milano, Suzzara-Ferrara, Reggio Emilia-Ciano d'Enza, Cancello-Benevento e della Valle Seriana. - Aumenti di tariffa.

A principiare dal 1° maggio 1916, (salvo quanto è detto in fine per le ferrovie Nord Milano), in seguito ad aumenti di tariffa ammessi pel servizio interno della Impresa di navigazione e delle ferrovie suddette, pei trasporti in servizio cumulativo con le stesse, saranno da osservarsi le disposizioni seguenti:

a) Viaggiatori a tariffa ordinaria.

L'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze disporrà in tempo utile per la modificazione dei prezzi dei biglietti a destinazione fissa in servizio cumulativo con dette Amministrazioni (salvo per la ferrovia della Valle Seriana per la quale già è stato provveduto) esistenti in fornitura alle stazioni ed agenzie interessate.

b) Bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.

Negli allegati n. 1, 2, 3, 4, 5 al presente ordine di servizio, si trascrivono le nuove quote, e le rispettive tasse minime, relative al percorso sul lago e sulle ferrovie suindicate (esclusa la ferrovia della Valle Seriana per la quale ha provveduto l'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze) pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.

Tali prospetti sostituiscono completamente quelli precedentemente pubblicati.

c) Concessioni speciali e trasporti militari per viaggiatori e bagagli.

Nella parte « Avvertenze » dell'allegato *A* al « Prontuario dei « servizi cumulativi con le ferrovie secondarie pel trasporto dei « viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al « regolamento pei trasporti militari, edizione 1° luglio 1913 », di contro alle indicazioni delle ferrovie interessate modificare rispettivamente come segue le tasse minime per spedizione dei bagagli ed i prezzi minimi per i viaggiatori, questi ultimi limitatamente per la ferrovia Reggio Emilia-Ciano:

1. Per le ferrovie Nord Milano:

Bagagli

L. 0,65 per le concessioni speciali *A* e *IX*.

L. 0,65 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo.

L. 0,60 per la concessione speciale *B* e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

2. Per la ferrovia Suzzara-Ferrara:

Bagagli

L. 0,90 per le concessioni speciali *A* e *IX*.

L. 0,70 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo.

L. 0,65 per la concessione speciale *B* e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

3. Per la ferrovia Reggio Emilia-Ciano:

Bagagli

L. 0,90 per le concessioni speciali *A* e *IX*.

L. 0,80 per la concessione speciale *B*.

L. 0,65 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo.

L. 0,60 pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Viaggiatori

Prezzi minimi. — Il prezzo minimo di ogni biglietto individuale o collettivo è di L. 0,60 pei viaggi in base alla concessione speciale *B*; L. 0,65 pei viaggi in base alle altre concessioni speciali.

4. Per la ferrovia Cancello-Benevento:

Bagagli

L. 0,65 per le concessioni speciali *A* e *IX*.

L. 0,65 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo.

L. 0,60 per la concessione speciale *B* e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Nell'allegato *B* al detto prontuario, tutti i prezzi relativi alle stazioni delle ferrovie anzicitate sono da sostituirsi con quelli indicati rispettivamente negli uniti prospetti allegati n. 6, 7, 8, 9.

Le stazioni e le agenzie fornite di biglietti a destinazione fissa a tariffa ridotta interessanti le succitate ferrovie, dovranno versarli all'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze ed in loro vece distribuire biglietti a percorso facoltativo, salvo a richiedere nuove serie a destinazione fissa qualora le vendite lo giustificassero.

d) Trasporti a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria in servizio cumulativo con l'Impresa di navigazione sul Lago Maggiore.

Per i detti trasporti deve essere applicato, per il percorso lacuale, l'aumento del 10 %.

Tale aumento, che è dovuto anche per le spedizioni effettuate in base alla concessione speciale *A*, è da computare in aggiunta all'importo risultante dall'applicazione di tutte le tasse, esclusi soltanto gli assegni, le spese anticipate e quelle doganali, e con arrotondamento di cinque in cinque centesimi, per qualunque frazione inferiore a cinque centesimi.

Le tasse minime per spedizione devono essere tutte aumentate di centesimi 10.

e) Trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con le ferrovie Nord Milano.

Sono stati distribuiti alle stazioni della rete la terza appendice alla tariffa delle ferrovie Nord Milano (ediz. maggio 1892) ed un prontuario indicante l'importo da aggiungere alle quote

spettanti alle dette ferrovie in dipendenza degli aumenti di cui l'appendice medesima.

Tali aumenti sono da applicare ai trasporti in servizio cumulativo con tutte le linee esercitate dalle ripetute ferrovie, esclusa quella da Cairate Lonate Ceppino a Val Morea.

f) Trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia Suzzara-Ferrara.

Per i trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia Suzzara-Ferrara deve essere applicato, per il percorso della detta ferrovia, l'aumento del 15 per cento.

Tale aumento, che è dovuto anche per le spedizioni effettuate in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari, è da computare in aggiunta all'importo risultante dall'applicazione di tutte le tasse, compresi i diritti fissi, le soprattasse di transito e le tasse accessorie, esclusi soltanto gli assegni, le spese anticipate e quelle doganali.

Le tasse minime per spedizione devono essere tutte aumentate di 10 centesimi.

Per i trasporti per i quali non ricorra l'applicazione delle tasse minime, l'aumento del 15 per cento deve essere fatto con arrotondamento di 5 in 5 centesimi, trascurando le frazioni fino a centesimi due e mezzo.

g) Trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza.

Per i trasporti a grande velocità e a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza deve essere applicato, per il percorso della detta ferrovia, l'aumento del 10 per cento sull'importo totale di tutte le tasse spettanti alla ferrovia medesima, compresi i diritti fissi, le soprattasse di transito, le tasse accessorie e gli aumenti

di cui l'ordine di servizio n. 207-1915 ,esclusi soltanto gli assegni, le spese anticipate e quelle doganali.

Tale nuovo aumento ,che è dovuto anche pei trasporti effettuati in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari, è da computare con arrotondamento di cinque in cinque centesimi, trascurando le frazioni fino a centesimi due e mezzo, salvo, però, il minimo di centesimi cinque per ogni spedizione.

h) *Trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia Cancello-Benevento.*

Per i detti trasporti deve essere applicato, per il percorso della ferrovia Cancello-Benevento, l'aumento del dieci per cento.

Tale aumento, che è dovuto anche per le spedizioni effettuate in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari, è da computare in aggiunta all'importo risultante dall'applicazione di tutte le tasse, compresi i diritti fissi e le tasse accessorie, esclusi soltanto gli assegni e le spese anticipate.

i) *Trasporti a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia della Valle Seriana.*

Per i trasporti di merci a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovia della Valle Seriana dovranno essere applicati, per il percorso della detta ferrovia, i seguenti aumenti di tariffa:

aumento del 6 per cento per i trasporti a grande velocità;

aumento del 3 per cento per i trasporti a piccola velocità ordinaria.

Essi dovranno computarsi sull'importo totale delle tasse spettanti alla ferrovia della Valle Seriana, compresi i diritti fissi, la soprattassa di transito e le tasse accessorie.

Sugli importi così ottenuti dovrà essere aggiunta una ulteriore soprattassa del 20 per cento per i trasporti a grande velocità e del 10 per cento per i trasporti a piccola velocità.

Tali aumenti saranno da riscuotere suppletivamente in base ad apposite tabelle che verranno distribuite dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze.

La metà del diritto fisso da attribuirsi alle stazioni della ferrovia della Valle Seriana, sarà da computarsi:

in L. 1.0455 a tonnellata per le merci delle prime cinque classi;

in L. 0.5738 a tonnellata per le merci delle ultime tre classi.

Per ogni operazione di carico o scarico eseguita dalle parti nelle stazioni predette, sarà da accordarsi l'abbuono di L. 0.48 a tonnellata, per le merci delle prime cinque classi, e di L. 0.37, pure a tonnellata, per le merci delle ultime tre classi.

L'appendice di cui il punto *e*) (servizio cumulativo con le ferrovie Nord Milano) è andata in vigore col giorno 16 marzo 1916 tanto per i trasporti viaggiatori e bagagli quanto per quelli delle merci, a seconda della disposizione a suo tempo impartita, ed i prospetti allegati n. 2 e n. 6 vengono pubblicati per miglior norma delle stazioni interessate .

Le disposizioni di cui gli altri punti avranno effetto per i trasporti accettati dal 1° maggio 1916 in poi.

In relazione a quanto precede, devono essere fatte opportune annotazioni alle pagine 41, 59, 63, 64, 65, 112 e 121 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato n. 1 all'Ordine di servizio n. 86-1916

Lago Maggiore.

Ammessa al servizio cumulativo bagagli da e per tutte le stazioni della rete dello Stato
Pei viaggiatori servizio cumulativo limitato

BAGAGLI e VELOCIPEDI

QUOTE relative al percorso lacuale dai transiti di Arona e di Laveno.

Dal transito di Arona ai seguenti scali o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Velocipedi per pezzo (1)	Tandems, triplettes, carrozzelle; per pezzo (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Angera	2													
Meina (2)	4													
Lesa (2)	9													
Belgirate (2)	11													
Stresa (2)	18	0. 95	0. 95	0. 95	0. 95	0. 95	0. 95	1. 00	1. 15	1. 30	1. 45	14. 025	0. 90	1. 15
Isola Bella	20													
Isola Superiore	20													
Baveno (2)	23													
Suna Nav.	27													
Pallanza Nav. (2)	27													
Intra	31													
Porto Valtravaglia (2)	43													
Ghiffa	36													
Oggebbio	41													
Cannero	46													
Luino (2)	50													
Maccagno Infer. (2)	55	0 95	0. 95	0. 95	1. 05	1. 30	1. 55	1. 80	2. 05	2. 30	2. 55	25. 245	0. 90	1. 15
Maccagno Super. (2)	56													
Cannobbio	56													
Brissago	63													
Ranzo	70													
Ascona	70													
Magadino	75													
Locarno	75													

(1) Tassa minima: Bagagli: per spedizione L. 0. 95. Velocipedi: per macchina L. 0. 90. Tandems - Triplettes - Carrozzelle per bambini L. 1. 15.

(2) Località provvista anche di stazione ferroviaria.

N. B. Nei suindicati prezzi è compresa la tassa di trasbordo.

Lago Maggiore

Dal transito di Laveno ai seguenti scali o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi 10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Velocipedi per pezzo (1)	Tandems, triplettes, carrozzelle: per pezzo (1)
Angera	36													
Meina (2)	32	0.95	0.95	0.95	1.05	1.30	1.55	1.80	2.05	2.30	2.55	25.245	0.90	1.15
Lesa (2)	27													
Belgirate (2) . . .	26													
Stresa (2)	18													
Isola Bella	16													
Isola Superiore . .	16													
Baveno (2)	16													
Suna Nav.	11													
Pallanza Nav. (2) .	9													
Intra	5													
Porto Valtravaglia (2)	9	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	1.00	1.15	1.30	1.45	14.025	0.90	1.15
Ghiffa	10													
Oggebbio	15													
Cannero	20													
Luino (2)	18													
Maccagno Infer. (2) .	22													
Maccagno Super. (2).	23													
Cannobbio	26													
Brissago.	33													
Ranzo	40	0.95	0.95	0.95	1.05	1.30	1.55	1.80	2.05	2.30	2.55	25.245	0.90	1.15
Ascona	40													
Magadino	44													
Locarno	44													

(1) Tassa minima: Bagagli: per spedizione L. 0.95. Velocipedi: per macchina L. 0.90. Tandems - Triplettes - Carrozzelle per bambini L. 1.15.
(2) Località provvista anche di stazione ferroviaria.
N. B. Nei suindicati prezzi è compresa la tassa di trasbordo.

Allegato n. 2 all'Ordine di servizio N. 86-1916.

Ferrovie Nord-Milano

Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di . . . . alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi sciolti (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Transito di Merone P. N.														
Milano-Nord	40	0.80	0.80	0.80	0.90	1.10	1.30	1.50	1.75	1.95	2.15	21.360	1.068	0.80
Paderno-Dugnano. . .	28	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.90	1.05	1.20	1.35	1.50	14.952	0.748	0.80
Bovisio-Mombello . . .	23	0.8[illegible]	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.90	1.—	1.15	1.25	12.282	0.614	0.80
Cesano Nord.	21	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.90	1.05	1.15	11.214	0.561	0.80
Seveso-S. Pietro. . . .	19	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.85	0.95	1.05	10.146	0.507	0.80
Meda	16	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.90	8.544	0.427	0.80
Mariano-Comense . . .	12	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	6.408	0.320	0.80
Lambrugo-Lurago. . .	8	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	1.602	0.080	0.80
Erba-Incino	4	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	2.136	0.107	0.80
Transito di Camnago L.														
Milano Nord	24	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.[illegible]0	1.05	1.20	1.30	12.816	0.641	0.80
Paderno-Dugnano. . .	12	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	6.408	0.320	0.80
Bovisio-Mombello . . .	7	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	3.7[illegible]8	0.187	0.80
Cesano Nord	5	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	2.670	0.134	0.80
Seveso-S. Pietro. . . .	3	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.8[illegible]	0.80	0.80	0.80	0.80	1.602	0.080	0.80
Mariano-Comense . . .	10	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	[illegible].80	0.80	0.80	0.80	0.80	5.340	0.2[illegible]7	0.80
Transito di Seregno.														
Cesano N. S.	5	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	2.670	0.134	0.80
Saronno.	15	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.8[illegible]	0.80	0.80	0.80	0.85	8.010	0.401	0.80
Castellanza	26	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.85	1.—	1.15	1.25	1.40	13.884	0.694	0.80
Busto Arsizio Nord. .	29	0.80	0.80	0.80	0.8[illegible]	0.80	0.95	1.10	1.25	1.40	1.55	15.486	0.774	0.80
Castano	38	0.80	0.80	0.80	0.85	1.05	1.25	1.45	1.65	1.85	2.05	20.292	1.015	0.80
Galliate	48	0.80	0.80	0.80	1.05	1.30	1.55	1.80	2.10	2.35	2.60	2[illegible].632	1.282	0.80
Novara Nord	55	0.80	0.80	0.90	1.20	1.50	1.80	2.[illegible]0	2.[illegible]5	2.65	2.95	29.370	1.469	0.90

(1) **Tassa minima:** — Bagagli: per spedizione L. 0.80; Cani: per spedizione L. 0.70; Velocipedi: per macchina L. 0.80.

Allegato n. 3 all'Ordine di servizio n. 86-1916

Ferrovia Suzzara-Ferrara

Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Ferrara alle stazioni di o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Bondeno	18	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.65	0.75	0.85	0.95	1.05	10.179	0.70	0.50
Felonica Po	28	0.50	0.50	0.50	0.65	0.80	0.95	1.10	1.30	1.45	1.60	15.734	0.80	0.50
Magnacavallo	42	0.50	0.50	0.75	0.95	1.20	1.45	1.70	1.90	2.15	2.40	23.751	1.20	0.75
Poggio Rusco	48	0.50	0.55	0.85	1.10	1.40	1.65	1.90	2.20	2.45	2.75	27.144	1.40	0.90
Sermide	33	0.50	0.50	0.60	0.75	0.95	1.15	1.25	1.50	1.70	1.90	18.661	1.00	0.65
Dal transito di Suzzara alle stazioni di e viceversa														
Bondeno	65	0.50	0.75	1.10	1.50	1.85	2.25	2.60	2.95	3.35	3.70	86.757	1.85	1.10
Felonica Po	54	0.50	0.65	0.95	1.25	1.55	1.85	2.15	2.45	2.75	3.05	30.537	1.55	0.95
Magnacavallo	41	0.50	0.50	0.70	0.95	1.20	1.40	1.65	1.8[illegible]	2.10	2.35	23.1855	1.20	0.75
Pegognaga	9	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	5.0891	0.50	0.50
Poggio Rusco	35	0.50	0.50	0.60	0.80	1.00	1.20	1.40	1.60	1.80	2.00	19.792	1.05	0.65
Quistello	23	0.50	0.50	0.50	0.55	0.65	0.80	0.95	1.05	1.20	1.30	18.006	0.70	0.50
S. Benedetto	16	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.65	0.75	0.85	0.90	9.048	0.50	0.50
Schivenoglia	30	0.50	0.50	0.55	0.70	0.85	1.05	1.20	1.40	1.55	1.70	16.965	0.90	0.60
Sermide	49	0.50	0.55	0.85	1.15	1.40	1.70	1.95	2.25	2.50	2.80	27.709	1.40	0.90

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.50; Cani: per spedizione L. 0.50; Velocipedi: per macchina L. 0.50.

Allegato n. 4 all'Ordine di servizio n. 86-1916.

Ferrovia Reggio Emilia-Ciano e diramazione Barco-Montecchio

Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi, è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Reggio Emilia alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Bibbiano.	17	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.95	9.198	0.50	0.90
Cavriago.	10	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	5.411	0.30	0.90
Ciano	26	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	1.00	1.15	1.30	1.45	14.067	0.70	0.90
Montecchio	17	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.95	9.198	0.50	0.90
Reggio S. Stefano. . .	3	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	1.624	0.15	0.90
S. Polo	23	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	1.05	1.15	1.25	12.444	0.65	0.90

(1) **Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.90; Cani: per spedizione L. 0.90; Velocipedi: per macchina L. 0.90.**

Allegato N. 5 all'Ordine di servizio N. 86-1916.

FERROVIA CANCELLO-BENEVENTO.

Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi, è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Benevento alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)	Giornali per ogni kg. o frazione di kg. (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100				
Apollosa-S. Leucio . .	9	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	4.594	0.25	0.60	0.15
Arpaise-Ceppaloni . .	14	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.65	0.75	7.146	0.40	0.60	0.15
S. Martino V. Caudina.	19	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.70	0.80	0.90	1.00	9.698	0.50	0.60	0.15
Cervinara	23	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.70	0.85	0.95	1.05	1.20	11.739	0.60	0.60	0.15
Rotondi Paolisi . . .	25	0.60	0.60	0.60	0.60	0.65	0.80	0.90	1.05	1.15	1.30	12.760	0.65	0.60	0.15
Arpaia Airola . . .	28	0.60	0.60	0.60	0.60	0.75	0.85	1.00	1.15	1.30	1.45	14.291	0.75	0.60	0.15
Cervino Durazzano. .	38	0.60	0.60	0.60	0.80	1.00	1.20	1.35	1.55	1.75	1.95	19.395	1.00	0.60	0.15
S. Maria a Vico. . .	40	0.60	0.60	0.65	0.85	1.05	1.25	1.45	1.65	1.85	2.05	20.416	1.05	0.65	0.15
S. Felice a C. Arienzo	43	0.60	0.60	0.70	0.90	1.10	1.35	1.55	1.80	2.00	2.20	21.947	1.10	0.70	0.15
Dal transito di Cancello alle seguenti stazioni o viceversa															
S. Felice a C. Arienzo.	6	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	3.062	0.15	0.60	0.15
S. Maria a Vico. . .	9	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	4.594	0.25	0.60	0.15
Cervino Durazzano. .	11	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	5.614	0.30	0.60	0.15
Arpaia Airola . . .	21	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.65	0.75	0.85	1.00	1.10	10.718	0.55	0.60	0.15
Rotondi Paolisi . . .	24	0.60	0.60	0.60	0.60	0.65	0.75	0.85	1.00	1.10	1.25	12.250	0.65	0.60	0.15
Cervinara	27	0.60	0.60	0.60	0.60	0.70	0.85	1.00	1.10	1.25	1.40	13.781	0.70	0.60	0.15
S. Martino V. Caudina.	30	0.60	0.60	0.60	0.65	0.80	0.95	1.10	1.25	1.40	1.55	15.312	0.80	0.60	0.15
Arpaise Ceppaloni . .	36	0.60	0.60	0.60	0.75	0.95	1.10	1.30	1.50	1.65	1.85	18.374	0.95	0.60	0.15
Apollosa S. Leucio. .	40	0.60	0.60	0.65	0.85	1.05	1.25	1.45	1.65	1.85	2.05	20.416	1.05	0.65	0.15
Benevento Città. . .	46	0.60	0.60	0.70	0.95	1.20	1.40	1.65	1.90	2.15	2.35	23.478	1.20	0.70	0.15
Benevento Centrale .	49	0.60	0.60	0.75	1.00	1.25	1.50	1.75	2.00	2.25	2.55	25.110	1.25	0.75	0.15

(1) Tassa minima: - Bagagli: per spedizione L. 0.60; Cani: per spedizione L. 0.60; Velocipedi: per macchina L. 0.60; Giornali: per spedizione L. 0.35.

Allegato n. 6 all' Ordine di servizio 66-1916.

Ferrovie Nord-Milano

Prezzi da riscuotersi per il percorso delle ferrovie Nord-Milano, per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
						soggetta a bollo			esente da bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		Km.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
	Albate Camerlata	32	..	..	..	1.15	0.85	0.55	1.10	0.85	0.55	..	..
	Busto Arsizio	28	..	..	..	1.00	0.75	0.50	1.00	0.75	0.50	..	..
	Camnago	50	..	..	..	1.70	1.25	0.85	1.65	1.25	0.85	13.350	13. —
	Laveno	39	..	..	..	1.35	1.00	0.70	1.35	1.00	0.70	..	..
Abbiate Guazzone	Merone P. N.	66	..	..	..	2.20	1.65	1.10	2.15	1.60	1.10	17.622	17.160
	Milano nord	35	..	..	..	1.25	0.90	0.60	1.20	0.90	0.60	..	..
	Novara	54	..	..	..	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90	..	..
	Seregno	28	..	..	..	1.00	0.75	0.50	1.00	0.75	0.50	7.476	7.280
	Varese	17	..	..	..	0.65	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35	..	..
	Albate Camerlata	40	..	..	..	1.40	1.05	0.70	1.35	1.00	0.70	..	..
	Busto Arsizio	34	..	..	..	1.20	0.90	0.60	1.15	0.90	0.60	..	..
	Camnago	18	1.45	1.05	0.70	0.70	0.55	0.35	0.70	0.50	0.35	4.806	4.680
	Laveno	70	..	..	..	2.35	1.70	1.20	2.30	1.70	1.15	..	..
Affori	Merone P. N.	34	..	..	..	1.20	0.90	0.60	1.15	0.90	0.60	9.078	8.840
	Milano nord	7	..	..	..	0.35	0.30	0.20	0.35	0.30	0.20	..	..
	Novara	60	..	..	..	2.00	1.50	1.00	1.95	1.45	1.00	..	..
	Seregno	34	..	..	..	1.20	0.90	0.60	1.15	0.90	0.60	9.078	8.840
	Varese	48	..	..	..	1.65	1.20	0.85	1.60	1.20	0.80	..	..
	Albate Camerlata	65	..	..	..	2.20	1.60	1.10	2.15	1.55	1.10	..	..
	Busto Arsizio	59	..	..	..	2.00	1.45	1.00	1.95	1.45	1.00	..	..
	Camnago	13	..	..	..	0.55	0.40	0.30	0.55	0.40	0.30	3.471	3.380
	Laveno	95	..	..	..	3.15	2.30	1.60	3.05	2.25	1.55	..	..
Arosio	Merone P. N.	9	..	..	..	0.40	0.35	0.20	0.40	0.30	0.20	2.403	2.340
	Milano nord	32	..	..	..	1.15	0.85	0.55	1.10	0.85	0.55	..	..
	Novara	85	..	..	..	2.80	2.05	1.40	2.75	2.00	1.40	..	..
	Seregno	59	..	..	..	2.00	1.45	1.00	1.95	1.45	1.00	15.758	15.340
	Varese	73	..	..	..	2.45	1.80	1.25	2.35	1.75	1.20	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 a 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	2	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
Barasso-Comerio	Albate Camerlata	33	..	..	..	1.15	0.90	0.60	1.15	0.85	0.60	..	..
	Busto Arsizio	52	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.75	1.30	0.90	..	..
	Camnago	74	..	..	..	2.45	1.80	1.25	2.40	1.75	1.20	19.758	19.240
	Laveno	15	..	..	..	0.60	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	..	..
	Merone P. N.	90	..	..	..	2.95	2.15	1.50	2.90	2.10	1.45	24.030	23.400
	Milano nord	59	..	..	..	2.—	1.45	1.00	1.95	1.45	1.—	..	..
	Novara	78	..	..	..	2.60	1.90	1.30	2.55	1.85	1.30	..	..
	Seregno	52	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.75	1.30	0.90	13.884	13.520
	Varese	9	..	..	..	0.40	0.35	0.20	0.40	0.30	0.20	..	..
Binago S. Salvatore	Albate Camerlata	18	..	..	..	0.70	0.55	0.35	0.70	0.50	0.35	..	..
	Busto Arsizio	42	..	..	..	1.45	1.10	0.75	1.40	1.05	0.70	..	..
	Camnago	64	..	..	..	2.15	1.60	1.10	2.10	1.55	1.05	17.088	16.640
	Laveno	31	..	..	..	1.10	0.85	0.55	1.10	0.80	0.55	..	..
	Merone P. N.	80	..	..	..	2.65	1.95	1.35	2.60	1.90	1.30	21.360	20.800
	Milano nord	49	..	..	..	1.65	1.25	0.85	1.65	1.20	0.85	..	..
	Novara	68	..	..	..	2.25	1.65	1.15	2.20	1.65	1.10	..	..
	Seregno	42	..	..	..	1.45	1.10	0.75	1.40	1.05	0.70	11.214	10.920
	Varese	8	..	..	..	0.40	0.30	0.20	0.35	0.30	0.20	..	..
Bizzozero-Gurone	Albate Camerlata	56	..	..	..	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95	..	..
	Busto Arsizio	27	..	..	..	1.—	0.75	0.50	0.95	0.70	0.50	..	..
	Camnago	72	..	..	..	2.40	1.75	1.20	2.35	1.70	1.20	19.224	18.720
	Laveno	86	..	..	..	2.85	2.10	1.45	2.75	2.05	1.40	..	..
	Merone P. N.	88	..	..	..	2.90	2.15	1.45	2.85	2.10	1.45	23.496	22.880
	Milano nord	57	..	..	..	1.95	1.40	1.—	1.9[illegible]	1.40	0.95	..	..
	Novara	53	..	..	..	1.80	1.35	0.90	1.75	1.30	0.90	..	..
	Seregno	49	..	..	..	1.6[illegible]	1.25	0.85	1.65	1.20	0.85	13.083	12.740
	Varese	64	..	..	..	2.15	1.60	1.10	2.10	1.55	1.05	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti	TARIFFA differenziale *B*			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
						soggetta a bollo			esente da bollo			base per tonnellata divisibile di 10 a 10 kg.	
		Km.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
	Albate Camerlata	38	..	..	..	1 15	0. 90	0. 60	1. 15	0. 85	0. 60	..	..
	Busto Arsizio	27	..	..	..	1. —	0. 75	0. 50	0. 95	0. 70	0. 50	..	..
	Camnago	26	..	..	..	0. 95	0. 70	0. 50	0. 95	0. 70	0. 50	6. 942	6. 76
	Laveno	63	..	..	..	2. 10	1. 55	1. 05	2. 05	1. 50	1. 05	..	..
Bollate	Merone P. N.	42	..	..	..	1. 45	1. 10	0. 75	1. 40	1. 05	0. 70	11 214	10. 92
	Milano nord	10	..	..	..	0. 45	0. 35	0 25	0. 45	0. 35	0. 25	.	..
	Novara	58	..	..	..	1. 80	1. 35	0. 90	1. 75	1. 30	0. 90	..	..
	Seregno	27	..	.1	..	1. —	0. 75	0. 50	0. 95	1. 70	0. 50	7. 209	7. 02
	Varese	41	..	..	..	1. 40	1. 05	0. 70	1. 40	1. 05	0. 70	..	..
	Albate Camerlata	38	..	..	..	1. 35	1. —	0. 70	1. 30	0. 95	0. 65	..	..
	Busto Arsizio	32	..	..	..	1. 15	0. 85	0. 55	1. 10	0. 85	0. 55	..	..
	Camnago	20	1. 60	1. 15	0. 75	0. 75	0. 60	0. 40	0. 75	0. 55	0. 40	5. 340	5. 20
	Laveno	68	..	..	..	2. 25	1. 65	1. 15	2. 20	1. 65	1. 10	..	..
Bovisa	Merone P. N.	36	2. 80	2. —	1. 30	1. 25	0. 95	0 65	1. 25	0. 90	0. 65	9. 612	9. 36
	Milano nord	5	..	..	..	0. 30	0. 25	0. 15	0. 30	0. 25	0. 15	..	..
	Novara	58	..	..	..	1. 95	1. 45	1. —	1. 90	1. 40	0. 95	..	..
	Seregno	32	..	..	..	1. 15	0. 85	0. 55	1. 10	0. 85	0. 55	8. 544	8. 32
	Varese	46	..	..	..	1. 60	1. 15	0 80	1. 55	1. 15	0. 80	..	..
	Albate Camerlata	51	..	..	..	1. 75	1. 30	0. 90	1. 70	1 25	0. 85	.	..
	Busto Arsizio	45	..	..	..	1. 55	1. 15	0. 80	1. 50	1. 10	0. 75	..	..
	Camnago	7	0. 65	0. 50	0. 30	0. 35	0. 30	0 20	0. 35	0. 30	0. 20	1. 869	1. 82
	Laveno	81	..	..	..	2. 70	1. 95	1. 35	2. 60	1. 90	1. 30	..	..
Bovisio-Mombello	Merone P. N.	23	1. 85	1. 30	0 85	0 85	0. 65	0. 45	0. 85	0. 65	0 45	6. 141	5. 98
	Milano nord	18	..	..	..	0. 70	0. 55	0. 35	0. 70	0. 50	0. 35	..	..
	Novara	71	..	..	..	2. 35	1. 75	1. 20	2 30	1. 70	1. 15	..	..
	Seregno	45	..	..	..	1. 55	1. 15	0. 80	1. 50	1 10	0. 75	12. 015	11. 70
	Varese	59	..	..	..	2. —	1. 45	1. —	1. 95	1. 45	1. —	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
Bruzzano	Albate Camerlata	42	..	..	..	1.45	1.10	0.75	1.40	1.05	0.70	..	..
	Busto Arsizio	36	..	..	..	1.85	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65	..	..
	Camnago	17	1.40	1.—	0.65	0.65	0.50	0.35	0.65	0.50	0.85	4.539	4.42
	Laveno	73	..	..	..	2.40	1.75	1.20	2.35	1.70	1.20	..	..
	Merone P. N.	32	2.50	1.80	1.15	1.15	0.85	0.55	1.10	0.85	0.55	8.544	8.32
	Milano nord	8	..	..	..	0.40	0.30	0.20	0.35	0.30	0.20	..	..
	Novara	62	..	..	..	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	..	..
	Seregno	36	..	..	..	1.25	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65	9.612	9.36
	Varese	50	..	..	..	1.70	1.25	0.85	1.65	1.25	0.85	..	..
Busto Arsizio Nord	Albate Camerlata	36	..	..	..	1.25	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65	..	..
	Camnago	52	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.75	1.30	0.90	13.884	13.52
	Laveno	66	..	..	..	2.20	1.65	1.10	2.15	1.60	1.10	..	..
	Merone P. N.	68	..	..	..	2.25	1.65	1.15	2.20	1.65	1.10	18.156	17.68
	Milano nord	36	..	..	..	1.25	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65	..	..
	Novara	27	..	..	..	1.—	0.75	0.50	0.95	0.70	0.50	..	..
	Seregno	29	2.25	1.65	1.05	1.05	0.80	0.50	1.—	0.75	0.50	7.748	7.54
	Varese	44	..	..	..	1.50	1.15	0.75	1.50	1.10	0.75	—	..
Cabiate	Albate Camerlata	59	..	..	..	2.—	1.45	1.—	1.95	1.4	1.—	..	..
	Busto Arsizio	53	..	..	..	1.80	1.35	0.90	1.75	1.30	0.90	..	..
	Camnago	7	0.65	0.50	0.30	0.35	0.30	0.20	0.35	0.30	0.20	1.869	1.82
	Laveno	89	..	..	..	2.95	2.15	1.50	2.85	2.10	1.45	..	..
	Merone P. N.	15	..	..	..	0.60	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	4.005	3.90
	Milano nord	26	..	..	..	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50	..	..
	Novara	79	..	..	..	2.60	1.90	1.30	2.55	1.90	1.30	..	..
	Seregno	58	..	..	..	1.80	1.35	0.90	1.75	1.30	0.90	14.151	13.78
	Varese	67	..	..	..	2.25	1.65	1.15	2.20	1.60	1.10	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
	Albate Camerlata	9	..	..	..	0.40	0.35	0.20	0.40	0.30	0.20	..	..
	Busto Arsizio	28	..	..	..	1. —	0.75	0.50	1. —	0.75	0.50	..	..
	Camnago	50	..	..	..	1.70	1.25	0.85	1.65	1.25	0.85	13.350	13. —
	Laveno	52	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.75	1.30	0.90	..	..
Cadorago	Merone P. N.	66	..	..	..	2.20	1.65	1.10	2.15	1.60	1.10	17.622	17.16
	Milano nord	35	..	..	..	1.25	0.90	0.60	1.20	0.90	0.60	..	..
	Novara	54	..	..	..	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90	..	..
	Seregno	28	..	..	..	1. —	0.75	0.50	1. —	0.75	0.50	7.476	7.28
	Varese	30	..	..	..	1.05	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	..	..
	Albate Camerlata	42	..	..	..	1.45	1.10	0.75	1.40	1.05	0.70	..	..
	Busto Arsizio	13	..	..	..	0.55	0.40	0.30	0.55	0.40	0.30	..	..
	Camnago	58	..	..	..	1.95	1.45	1. —	1.90	1.40	0.95	15.486	15.08
	Laveno	72	..	..	..	2.40	1.75	1.20	2.35	1.70	1.20	..	..
Cairate-Bergoro	Merone P. N.	74	..	..	..	2.45	1.80	1.25	2.40	1.75	1.20	19.758	19.24
	Milano nord	43	..	..	..	1.50	1.10	0.75	1.45	1.10	0.75	..	..
	Novara	39	..	..	..	1.35	1. —	0.70	1.35	1. —	0.70	..	..
	Seregno	35	..	..	..	1.25	0.90	0.60	1.20	0.90	0.60	9.345	9.10
	Varese	50	..	..	..	1.70	1.25	0.85	1.65	1.25	0.85	..	..
	Albate Camerlata	44	..	..	..	1.50	1.15	0.75	1.50	1.10	0.75	..	..
	Busto Arsizio	15	..	..	..	0.60	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	..	..
	Camnago	60	..	..	..	2. —	1.50	1. —	1.95	1.45	1. —	16.020	15.60
	Laveno	74	..	..	..	2.45	1.80	1.25	2.40	1.75	1.20	..	..
Cairate-Lonate Ceppino	Merone P. N	76	..	..	..	2.55	1.85	1.30	2.45	1.80	1.25	20.292	19.76
	Milano nord	45	..	..	..	1.55	1.15	0.80	1.50	1.10	0.75	..	..
	Novara	41	..	..	..	1.40	1.05	0.70	1.40	1.05	0.70	..	..
	Seregno	37	..	..	..	1.30	0.95	0.65	1.25	0.95	0.65	9.879	9.62
	Varese	52	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.75	1.30	0.90	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
						soggetta a bollo			esente da bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
Camerlata-Rebbio	Busto Arsizio	36	..	..	..	1.25	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65	.	..
	Camnago	58	..	..	..	1.95	1.45	1.00	1.90	1.40	0.95	15.486	15.86
	Laveno	47	..	..	..	1.60	1.20	0.80	1.55	1.15	0.80	..	..
	Merone P. N.	74	..	..	..	2.45	1.80	1.25	2.40	1.75	1.20	19.758	19.24
	Milano nord	43	..	..	..	1.50	1.10	0.75	1.45	1.10	0.75	..	..
	Novara	62	..	..	..	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	..	..
	Seregno	36	..	..	..	1.25	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65	9.612	9.36
	Varese	25	..	..	..	0.90	0.70	0.45	0.90	0.70	0.45	..	..
Camnago Lentate	Albate Camerlata	58	..	..	..	1.95	1.45	1.00	1.90	1.40	0.95	..	..
	Busto Arsizio	52	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.75	1.30	0.90	..	..
	Laveno	88	..	..	..	2.90	2.15	1.45	2.85	2.10	0.45	..	..
	Merone P. N.	21	1.70	1.20	0.80	0.80	0.60	0.40	0.75	0.60	0.40	5.607	5.46
	Milano nord	24	..	..	..	0.90	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	..	..
	Novara	78	..	..	..	2.6[illegible]	1.90	1.30	2.55	1.85	1.30	..	..
	Seregno	52	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.75	1.30	0.90	13.884	13.52
	Varese	66	..	..	..	2.20	1.65	1.10	2.15	1.60	1.10	..	..
Cantello	Albate Camerlata	60	..	..	..	2.00	1.50	1.00	1.95	1.45	1.00	..	..
	Busto Arsizio	31	..	..	..	1.10	0.85	0.55	1.10	0.80	0.55	..	..
	Camnago	76	..	..	..	2.55	1.85	1.30	2.45	1.80	1.25	20.292	19.76
	Laveno	90	..	..	..	2.95	2.15	1.50	2.90	2.10	1.45	..	.
	Merone P. N.	92	..	..	..	3.05	2.20	1.55	2.95	2.15	1.[illegible]0	24.564	23.92
	Milano nord	61	..	..	..	2.05	1.50	1.05	2.00	1.50	1.00	..	..
	Novara	57	..	..	..	1.95	1.40	1.00	1.90	1.40	0.95	..	..
	Seregno	53	..	..	..	1.80	1.35	0.90	1.75	1.30	0.90	14.151	13.78
	Varese	68	..	..	..	2.25	1.65	1.15	2.20	1.65	1.10	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
		Km.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
Carugo-Giussano	Albate Camerlata	64	..	..	..	2.15	1.60	1.10	2.10	1.55	1.05	..	..
	Busto Arsizio	58	..	..	..	1.95	1.45	1.—	1.90	1.40	0.95	..	..
	Camnago	12	..	..	..	0.50	0.40	0.25	0.50	0.40	0.25	3.204	3.12
	Laveno	94	..	..	..	3.10	2.25	1.55	3.—	2.20	1.50	..	..
	Merone P. N.	11	..	..	..	0.45	0.40	0.25	0.45	0.35	0.25	2.937	2.86
	Milano nord	30	..	..	..	1.05	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	..	..
	Novara	84	..	..	..	2.80	2.05	1.40	2.70	2.—	1.35	..	..
	Seregno	58	..	..	..	1.95	1.45	1.—	1.90	1.40	0.95	15.486	15.08
	Varese	72	..	..	..	2.40	1.75	1.20	2.35	1.70	1.20	..	..
Caslino al Piano	Albate Camerlata	11	..	..	..	0.45	0.40	0.25	0.45	0.35	0.25	..	..
	Busto Arsizio	25	..	..	..	0.90	0.70	0.45	0.90	0.70	0.45	..	..
	Camnago	47	..	..	..	1.60	1.20	0.80	1.55	1.15	0.80	12.549	12.22
	Laveno	54	..	..	..	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90	..	..
	Merone P. N.	63	..	..	..	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	16.821	16.38
	Milano nord	32	..	..	..	1.15	0.85	0.55	1.10	0.85	0.55	..	..
	Novara	51	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85	..	..
	Seregno	25	..	..	..	0.90	0.70	0.45	0.90	0.70	0.45	6.675	6.50
	Varese	32	..	..	..	1.15	0.85	0.55	1.10	0.85	0.55	..	..
Castano	Albate Camerlata	45	..	..	..	1.55	1.15	0.80	1.50	1.10	0.75	..	..
	Busto Arsizio	9	..	..	..	0.40	0.35	0.20	0.40	0.30	0.20	..	..
	Camnago	61	..	..	..	2.05	1.50	1.0	2.—	1.50	1.—	16.287	15.86
	Laveno	75	..	..	..	2.50	1.85	1.25	2.45	1.80	1.25	..	..
	Merone P. N.	77	..	..	..	2.55	1.90	1.30	2.50	1.85	1.25	20.559	20.02
	Milano nord	46	..	..	..	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80	..	..
	Novara	18	..	..	..	0.70	0.55	0.35	0.70	0.50	0.35	..	..
	Seregno	38	2.95	2.10	1.35	1.35	1.—	0.70	1.30	0.95	0.65	10.146	9.88
	Varese	53	..	..	..	1.80	1.35	0.90	1.75	1.30	0.90	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA differenziale B 1ª cl.	TARIFFA differenziale B 2ª cl.	TARIFFA differenziale B 3ª cl.	TARIFFA MILITARE soggetta a bollo 1ª cl.	TARIFFA MILITARE soggetta a bollo 2ª cl.	TARIFFA MILITARE soggetta a bollo 3ª cl.	TARIFFA MILITARE esente da bollo 1ª cl.	TARIFFA MILITARE esente da bollo 2ª cl.	TARIFFA MILITARE esente da bollo 3ª cl.	BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. soggetti a bollo	BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. esenti da bollo
1	8	4	5	6	7	9	10	11	12	18	14	15	16
	Albate Camerlata	83	..	..	..	1.15	0.90	0.60	1.15	0.85	0.60	..	..
	Busto Arsizio	4	..	..	..	0.25	0.20	0.15	0.25	0.20	0 15	..	..
	Camnago	49	..	..	..	1.65	1.25	0.85	1.65	1.20	0.85	13.083	12.74
	Laveno	63	..	..	..	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	..	..
Castegnate Olona	Merone P. N.	65	..	..	..	2 20	1.60	1.10	2.15	1.55	1.10	17.355	16.90
	Milano nord	34	..	..	..	1.20	0.90	0.60	1.15	0.90	0.60	..	..
	Novara	30	..	..	..	1.05	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	..	..
	Seregno	26	..	..	..	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50	6.942	6.76
	Varese	41	..	..	..	1.40	1.05	0.70	1.40	1.05	0.70	..	..
	Albate Camerlata	33	..	..	..	1.15	0.90	0 60	1.15	0.85	0.60	..	..
	Busto Arsizio	4	..	..	..	0.25	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15	..	..
	Camnago	49	..	..	..	1.65	1.25	0.85	1 65	1.20	0.85	13.083	12.74
	Laveno	63	..	..	..	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	..	..
Castellanza	Merone P. N.	65	..	..	..	2.20	1.60	1.10	2.15	1.55	1.10	17.355	16.90
	Milano nord	34	..	..	..	1.20	0.90	0.60	1.15	0.90	0.60	..	..
	Novara	30	..	..	..	1.05	0.80	0.55	1.05	0.8	0.55	..	..
	Seregno	26	2.05	1.50	0.95	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50	6.942	6.76
	Varese	41	..	..	..	1.40	1.05	0.70	1.40	1.05	0.70	..	..
	Albate Camerlata	30	..	..	..	1.05	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	..	..
	Busto Arsizio	21	..	..	..	0.90	0.65	0.45	0 85	0.65	0.45	..	..
	Camnago	29	..	..	..	1.05	0.80	0.50	1. -	0.75	0.50	7.743	7.54
	Laveno	60	..	..	..	2. —	1.50	1. —	1.95	1.45	1. —	..	..
Castellazzo	Merone P. N.	45	..	..	..	1.55	1.15	0.80	1.50	1.10	0.75	12.015	1 .70
	Milano nord	13	..	..	..	0.55	0.40	0.30	0 55	0.40	0.30	..	..
	Novara	50	..	..	..	1.70	1.25	0.85	1.65	1.25	0.85	..	..
	Seregno	24	..	..	..	0.90	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	6.408	6.24
	Varese	38	..	..	..	1.35	1. —	0.70	1.30	0.95	0.65	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
Castiglione Olona-Gornate Superiore	Albate Camerlata	52	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.75	1.30	0.90	..	..
	Busto Arsizio	23	..	..	..	0.85	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	..	..
	Camnago	68	..	..	..	2.25	1.65	1.15	2.20	1.65	1.10	18.156	17.68
	Laveno	82	..	..	..	2.70	2.—	1.35	2.65	1.95	1.35	..	..
	Merone P. N.	84	..	..	..	2.80	2.05	1.40	2.70	2.—	1.35	22.428	21.84
	Milano nord	53	..	..	..	1.80	1.35	0.90	1.75	1.30	0.90	..	..
	Novara	49	..	..	..	1.65	1.25	0.85	1.65	1.20	0.85	..	..
	Seregno	45	..	..	..	1.55	1.15	0.80	1.50	1.10	0.75	12.015	11.70
	Varese	60	..	..	..	2.—	1.50	1.—	1.95	1.45	1.—	..	..
Ceriano Laghetto	Albate Camerlata	26	..	..	..	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50	..	..
	Busto Arsizio	19	..	..	..	0.75	0.55	0.35	0.70	0.55	0.35	..	..
	Camnago	42	..	..	..	1.45	1.10	0.75	1.40	1.05	0.70	11.214	10.92
	Laveno	56	..	..	..	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95	..	..
	Merone P. N.	58	..	..	..	1.95	1.45	1.—	1.90	1.40	0.95	15.486	15.0
	Milano nord	27	..	..	..	1.—	0.75	0.50	0.95	0.70	0.50	..	..
	Novara	45	..	..	..	1.55	1.15	0.80	1.50	1.10	0.75	..	..
	Seregno	11	..	..	..	0.45	0.40	0.25	0.45	0.35	0.25	2.937	2.86
	Varese	34	..	..	..	1.20	0.90	0.60	1.15	0.90	0.60	..	..
Cesano Maderno Nord	Albate Camerlata	53	..	..	..	1.80	1.35	0.90	1.75	1.30	0.90	..	..
	Busto Arsizio	47	..	..	..	1.60	1.20	0.80	1.55	1.15	0.80	..	..
	Camnago	5	0.50	0.40	0.25	0.30	0.25	0.15	0.30	0.25	0.15	1.335	1.30
	Laveno	83	..	..	..	2.75	2.—	1.40	2.70	1.95	1.35	..	..
	Merone P. N.	21	1.70	1.20	80	0.80	0.60	0.40	0.75	0.60	0.40	5.607	5.46
	Milano nord	19	..	..	..	0.75	0.55	0.35	0.70	0.55	0.35	..	..
	Novara	73	..	..	..	2.45	1.80	1.25	2.35	1.75	1.20	..	..
	Seregno	47	..	..	..	1.60	1.20	0.80	1.55	1.15	0.80	12.549	12.22
	Varese	61	..	..	..	2.05	1.50	1.05	2.—	1.50	1.—	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 a 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
		Km.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
Cesano Maderno (linea Novara-Seregno)	Albate Camerlata	31	..	..	..	1.10	0.85	0.55	1.10	0.80	0.55	..	..
	Busto Arsizio	24	..	..	..	0.90	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	..	..
	Camnago	47	..	..	..	1.60	1.20	0.80	1.55	1.15	0.80	12.549	12.22
	Laveno	61	..	..	..	2.05	1.50	1.05	2. —	1.50	1. —	..	..
	Merone P. N.	63	..	..	..	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	16.821	16.38
	Milano nord	32	..	..	..	1.15	0.85	0.55	1.10	0.85	0.55	..	..
	Novara	51	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85	..	..
	Seregno	5	0.50	0.40	0.25	0.30	0.25	0.15	0.30	0.25	0.15	1.335	1.30
	Varese	39	.	..	..	1.85	1. —	0.70	1.35	1. —	0.70	..	..
Cislago	Albate Camerlata	27	..	..	..	1. —	0.75	0.50	0.95	0.70	0.50	..	..
	Busto Arsizio	21	..	..	..	0.80	0.60	0.40	0.75	0.60	0.40	..	..
	Camnago	43	.	..	..	1.50	1.10	0.75	1.45	1.10	0.75	11.481	11.18
	Laveno	46	..	..	..	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80	..	..
	Merone P. N.	59	..	..	..	2. —	1.45	1. —	1.95	1.45	1. —	15.753	15.34
	Milano nord	28	..	..	..	1. —	0.75	0.50	1. —	0.75	0.50	..	..
	Novara	47	..	..	..	1.60	1.20	0.80	1.55	1.15	0.80	..	.
	Seregno	21	..	..	..	0.80	0.60	0.40	0.75	0.60	0.40	5.607	5.46
	Varese	28	..	..	..	0.85	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	..	..
Cittiglio	Albate Camerlata	43	..	..	..	1.50	1.10	0.75	1.45	1.10	0.75	..	..
	Busto Arsizio	62	..	..	..	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	..	..
	Camnago	84	..	..	..	2.80	2.0	1.40	2.70	2. —	1.35	22.4[illegible]8	21.84
	Laveno	5	..	..	..	0.30	0.25	0.15	0.30	0.2	0.15	..	..
	Merone P. N.	100	..	..	..	3.30	2.40	1.65	3.20	2.35	1.60	26.700	26. —
	Milano nord	69	..	..	..	2.30	1.70	1.15	2.25	1.65	1.15	..	..
	Novara	88	..	..	..	2.90	2.15	1.45	2.85	2.10	1.45	..	..
	Seregno	62	..	..	..	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	16.554	16.12
	Varese	18	..	..	..	0.70	0.55	0.35	0.70	0.50	0.35	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 a 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
Civello	Albate Camerlata	5	..	..	..	0. 30	0. 25	0. 15	0. 30	0. 25	0. 15	..	..
	Busto Arsizio	37	..	..	..	1. 30	0. 95	0. 65	1. 25	0. 95	0. 65	..	..
	Camnago	59	..	..	..	2. —	1. 45	1. —	1. 95	1. 45	1. —	15. 753	15. 34
	Laveno	43	..	..	..	1. 50	1. 10	0. 75	1. 45	1. 10	0. 75	..	..
	Merone P. N.	75	..	..	..	2. 50	. 85	1. 25	2. 45	1. 80	1. 25	20. 0-5	19. 50
	Milano nord	44	..	..	..	1. 50	1. 15	0. 75	1. 50	1. 10	0. 75	..	..
	Novara	63	..	..	..	2. 10	1. 55	1. 05	2. 05	1. 50	1. 05	..	..
	Seregno	37	..	..	..	1. 30	0. 95	0. 65	1. 25	0. 95	0. 65	9. 879	9. 62
	Varese	21	..	..	..	0. 80	0. 60	0. 40	0. 75	0. 60	0. 40	..	..
Cocquio-S. Andrea	Albate Camerlata	39	..	..	..	1. 35	1. —	0. 70	1. 35	1. —	0. 70	..	..
	Busto Arsizio	58	..	..	..	1. 95	1. 45	1. —	1. 90	1. 40	0. 95	..	..
	Camnago	80	..	..	..	2. 65	1. 95	1. 35	2 60	1. 90	1. 30	21. 360	20. 80
	Laveno	9	..	..	..	0. 40	0. 35	0. 20	0. 40	0. 30	0. 20	..	..
	Merone P. N.	96	..	..	..	3. 15	2. 30	1. 60	3. 0	2. 25	1. 5..	25. 632	24. 96
	Milano nord	65	..	..	..	2. 20	1. 60	1. 10	2. 15	1. 55	1. 10	..	..
	Novara	84	..	..	..	2. 80	2. 05	1. 40	2. 70	2. —	1. 35	..	..
	Seregno	58	..	..	..	1. 95	1. 45	1. -	1 90	1. 40	0. 95	15. 486	15. 08
	Varese	14	..	..	..	0. 55	0. 45	0. 30	0. 55	0. 45	0. 30	..	..
Como-Borghi	Albate Camerlata	5	..	..	..	0. 30	0. 25	0. 15	0. 30	0. 25	0. 15	..	..
	Busto Arsizio	40	..	..	..	1. 40	1. 05	0. 70	1. 35	1. —	0. 70	..	..
	Camnago	62	..	..	..	2. 10	1. 55	1. 05	2. 05	1. 50	1. 05	16. 554	16 12
	Laveno	52	..	..	..	1. 75	1. 30	0. 90	1. 75	1. 30	0. 90	..	..
	Merone P. N.	78	..	..	..	2. 60	1. 90	1. 30	2. 55	1. 85	1. 30	20. 826	20. 28
	Milano nord	46	..	..	..	1. 60	1. 15	0. 80	1. 55	1. 15	0. 80	..	..
	Novara	66	..	..	..	2. 20	1. 65	1. 10	2. 15	1. 60	1. 10	..	..
	Seregno	40	..	..	..	1. 40	1. 05	0. 70	1. 35	1. —	0. 70	10. 680	10. 40
	Varese	29	..	..	..	1. 05	0. 80	0. 50	1. —	0. 75	0. 50	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
						soggetta a bollo			esente da bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		Km.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	8	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
Como Lago Nord	Albate Camerlata	5	..	..	..	0.30	0.25	0.15	0.30	0.25	0.15	.	..
	Busto Arsizio	40	..	..	..	1.40	1.05	0.70	1.35	1.—	0.70	..	..
	Camnago	62	..	..	..	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	16.554	16.12
	Laveno	52	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.75	1.30	0.90	..	..
	Merone P. N.	78	..	..	..	2.60	1.90	1.30	2.55	1.85	1.30	20.826	20.28
	Milano nord	46	..	..	..	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80	..	..
	Novara	66	..	..	..	2.20	1.65	1.10	2.15	1.60	1.10	..	..
	Seregno	40	..	..	..	1.40	1.05	0.70	1.35	1.00	0.70	10.689	10.40
	Varese	29	..	..	..	1.05	0.80	0.50	1.—	0.75	0.50	..	..
Cormano-Brusuglio	Albate Camerlata	43	..	..	..	1.50	1.10	0.75	1.45	1.10	0.75	..	..
	Busto Arsizio	37	..	..	..	1.30	0.95	0.65	1.25	0.95	0.65	..	..
	Camnago	15	1.25	0.90	0.55	0.60	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	4.005	3.90
	Laveno	73	..	..	..	2.45	1.80	1.25	2.35	1.75	1.20	..	..
	Merone P. N.	31	.	..	..	1.10	0.85	0.55	1.10	0.80	0.55	8.277	8.06
	Milano nord	9	..	..	..	0.40	0.35	0.20	0.40	0.30	0.20	..	..
	Novara	63	..	..	..	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	..	..
	Seregno	37	..	..	..	1.30	0.95	0.65	1.25	0.95	0.65	9.879	9.62
	Varese	51	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85	..	..
Cusano-Milanino	Albate Camerlata	44	..	..	..	1.50	1.15	0.75	1.50	1.10	0.75	..	..
	Busto Arsizio	38	..	..	..	1.35	1.—	0.70	1.30	0.95	0.65	..	..
	Camnago	15	1.25	0.90	0.55	0.60	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	4.005	3.90
	Laveno	74	..	..	..	2.45	1.80	1.25	2.40	1.75	1.20	..	..
	Merone P. N.	30	2.35	1.70	1.10	1.05	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	8.010	7.80
	Milano nord	10	..	..	..	0.45	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	..	..
	Novara	64	..	..	..	2.15	1.60	1.10	2.10	1.55	1.05	..	..
	Seregno	38	..	..	..	1.35	1.00	0.70	1.30	0.95	0.65	10.146	9.88
	Varese	52	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.75	1.30	0.90	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 a 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
	Albate Camerlata	77	..	..	..	2.55	1.90	1.30	2.50	1.85	1.25	..	..
	Busto Arsizio	71	..	..	..	2.35	1.75	1.20	2.30	1.70	1.15	..	..
	Camnago	25	..	..	.	0.90	0.70	0.45	0.90	0.70	0.45	6.675	6.50
	Laveno	107	..	..	..	5.50	2.55	1.75	3.40	2.50	1.70	..	..
Erba-Incino	Merone P. N.	4	0.40	0.35	0.20	0.25	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15	1.068	1.04
	Milano nord	44	..	..	..	1.50	1.15	0.75	1.50	1.10	0.75	..	..
	Novara	97	..	..	..	3.20	2.35	1.60	3.10	2.30	1.55	..	..
	Seregno	71	..	..	..	2.35	1.75	1.20	2.30	1.70	1.15	18.957	18.46
	Varese	85	..	..	..	2.80	2.05	1.40	2.75	2.—	1.40	..	..
	Albate Camerlata	41	..	..	..	1.40	1.05	0.70	1.40	1.05	0.70	..	..
	Busto Arsizio	12	..	.	..	0.50	0.40	0.25	0.50	0.40	0.25	..	..
	Camnago	57	..	..	..	1.95	1.40	1.—	1.90	1.40	0.95	15.219	14.82
	Laveno	71	..	..	..	2.35	1.75	1.20	2.30	1.70	1.15	..	..
Fagnano Olona	Merone P. N.	73	..	..	..	2.45	1.80	1.25	2.35	1.75	1.20	19.491	18.98
	Milano nord	42	..	..	..	1.45	1.10	0.75	1.40	1.05	0.70	..	..
	Novara	38	..	..	..	1.35	1.00	0.70	1.30	0.95	0.65	..	..
	Seregno	34	..	..	..	1.20	0.90	0.60	1.15	0.90	0.60	9.078	8.84
	Varese	49	..	..	..	1.65	1.25	0.85	1.65	1.20	0.85	..	..
	Albate Camerlata	7	..	..	..	0.35	0.30	0.20	0.35	0.30	0.20	..	..
	Busto Arsizio	30	..	..	..	1.05	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	..	..
	Camnago	52	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.75	1.30	0.90	13.884	13.52
	Laveno	50	..	..	..	1.70	1.25	0.85	1.65	1.25	0.85	..	..
Fino Mornasco	Merone P. N.	68	..	..	..	2.25	1.75	1.15	2.20	1.65	1.10	18.156	17.68
	Milano nord	37	..	..	..	1.30	0.95	0.65	1.25	0.95	0.65	..	..
	Novara	56	..	..	..	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95	..	..
	Seregno	30	..	..	..	1.05	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	8.010	7.80
	Varese	28	..	..	..	1.—	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
						soggetta a bollo			esente da bollo			basa per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		Km.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
	Albate Camerlata	55	..	..	..	1.85	1.40	0.95	1.80	1.35	0.90	..	..
	Busto Arsizio	20	..	..	..	0.75	0.60	0.40	0.75	0.55	0.40	..	..
	Camnago	71	..	..	..	2.35	1.75	1.20	2.30	1.70	1.15	18.957	18.46
	Laveno	85	..	..	..	2.80	2.05	1.40	2.75	2.—	1.40	..	..
Galliate	Merone P. N.	87	..	..	..	2.90	2.10	1.45	2.80	2.05	1.40	23.229	22.62
	Milano nord	56	..	..	..	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95	..	..
	Novara	7	..	..	..	0.35	0.30	0.20	0.35	0.30	0.20	..	..
	Seregno	48	..	..	..	1.65	1.20	0.85	1.60	1.20	0.80	12.816	12.48
	Varese	63	..	..	..	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	..	..
	Albate Camerlata	28	..	..	..	1.—	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50	..	..
	Busto Arsizio	22	..	..	..	0.80	0.65	0.40	0.80	0.60	0.40	..	..
	Camnago	31	..	..	..	1.10	0.85	0.55	1.10	0.80	0.55	8.277	8.06
	Laveno	58	..	..	..	1.95	1.45	1.—	1.90	1.40	0.95	..	..
Garbagnate Milanese	Merone P. N.	47	..	..	..	1.60	1.20	0.80	1.55	1.15	0.80	12.549	12.22
	Milano nord	15	..	..	..	0.60	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	..	..
	Novara	48	..	..	..	1.65	1.20	0.85	1.60	1.20	0.80	..	..
	Seregno	22	..	..	..	0.80	0.65	0.40	0.80	0.60	0.40	5.874	5.72
	Varese	36	..	..	..	1.25	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65	..	..
	Albate Camerlata	36	..	..	..	1.25	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65	..	..
	Busto Arsizio	55	..	..	..	1.85	1.40	0.95	1.80	1.35	0.90	..	..
	Camnago	77	..	..	..	2.55	1.90	1.30	2.50	1.85	1.25	20.559	20.02
	Laveno	12	..	..	..	0.50	0.40	0.25	0.50	0.40	0.2	..	..
Gavirate	Merone P. N.	93	..	..	..	3.05	2.25	1.55	3.—	2.20	1.50	24.831	24.18
	Milano nord	62	..	..	..	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	..	..
	Novara	81	..	..	..	2.70	1.95	1.35	2.60	1.90	1.30	..	..
	Seregno	55	..	..	..	1.85	1.40	0.95	1.80	1.35	0.90	14.685	14.30
	Varese	12	..	..	..	0.50	0.40	0.25	0.50	0.40	0.25	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI basa per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	8	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
	Albate Camerlata	41	..	..	..	1.40	1.05	0.70	1.40	1.05	0.70	..	..
	Busto Arsizio	60	..	..	..	2. —	1.50	1. —	1.95	1.45	1. —	..	..
	Camnago	82	.	..	..	2.70	2. —	1.35	2.65	1.95	1.35	21.894	21.32
	Laveno	7	..	..	..	0.35	0.30	0.20	0.35	0.30	0.20	..	..
Gemonio	Merone P. N.	98	..	..	..	3.20	2.35	1.60	3.15	2.30	1.60	26.166	25.48
	Milano nord	67	..	..	..	2.25	1.65	1.15	2.20	1.60	1.10	..	..
	Novara	86	..	..	..	2.85	2.10	1.45	2.75	2.05	1.40	..	..
	Seregno	60	..	..	..	2. —	1.50	1. —	1.95	1.4[illegible]	1. —	16.020	15.60
	Varese	17	..	..	..	0.65	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35	..	..
	Albate Camerlata	25	..	..	..	0.90	0.70	0.45	0.90	0.70	0.45	..	..
	Busto Arsizio	19	..	..	..	0.75	0.55	0.35	0.70	0.55	0.35	..	..
	Camnago	41	..	..	..	1.40	1.05	0.70	1.40	1.05	0.70	10.947	10.66
	Laveno	48	..	..	..	1.65	1.20	0.85	1.60	1.20	0.80	..	..
Geronzano-Turate	Merone P. N.	57	..	..	..	1.95	1.40	1. —	1.90	1.40	0.95	15.219	14.82
	Milano nord	26	..	..	..	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50	..	..
	Novara	45	..	..	..	1.55	1.15	0.80	1.50	1.10	0.75	..	..
	Seregno	19	.	..	..	0.75	0.55	0.35	0.70	0.55	0.85	5.078	4.94
	Varese	26	..	..	..	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50	..	..
	Albate Camerlata	39	..	..	..	1.35	1. —	0.70	1.35	1. —	0.70	..	..
	Busto Arsizio	10	..	..	..	0.45	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	..	..
	Camnago	55	..	..	..	1.85	1.40	0.95	1.80	1.35	0.90	14.685	14.30
	Laveno	69	..	..	..	2.30	1.70	1.15	2.25	1.65	1.15	..	..
Gorla Maggiore	Merone P. N.	71	..	..	..	2.35	1.75	1.20	2.30	1.70	1.15	18.957	18.46
	Milano nord	40	..	..	..	1.40	1.05	0.70	1.35	1. —	0.70	..	..
	Novara	36	..	..	..	1.25	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65	..	..
	Seregno	32	..	..	..	1.15	0.85	0.55	1.10	0.85	0.55	8.544	8.32
	Varese	47	..	..	..	1.60	1.20	0.80	1.55	1.15	0.80	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
						soggetta a bollo			esente da bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		Km.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
Gorla Minore	Albate Camerlata	37	..	..	..	1.80	0.95	0.65	1.25	0.95	0.65	..	..
	Busto Arsizio	8	..	..	..	0.40	0.30	0.20	0.35	0.30	0.20	..	..
	Camnago	53	..	..	..	1.80	1.35	0.90	1.75	1.30	0.90	14.151	13.78
	Laveno	67	..	..	..	2.25	1.65	1.15	2.20	1.60	1.10	..	..
	Merone P. N.	69	..	..	..	2.30	1.70	1.15	2.25	1.65	1.15	18.423	17.94
	Milano nord	38	..	..	..	1.35	1.—	0.70	1.30	0.95	0.65	..	..
	Novara	34	..	..	..	1.20	0.90	0.60	1.15	0.90	0.60	..	..
	Seregno	30	..	..	..	1.05	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	8.010	7.80
	Varese	45	..	..	..	1.55	1.15	0.80	1.50	1.10	0.75	..	..
Gernate Inferiore-Terba	Albate Camerlata	49	..	..	..	1.65	1.25	0.85	1.65	1.20	0.85	..	..
	Busto Arsizio	20	..	..	..	0.75	0.60	0.40	0.75	0.55	0.40	..	..
	Camnago	65	..	..	..	2.20	1.60	1.10	2.15	1.55	1.10	17.355	16.90
	Laveno	79	..	..	..	2.60	1.90	1.30	2.55	1.90	1.30	..	..
	Merone P. N.	81	..	..	..	2.70	1.95	1.35	2.60	1.90	1.30	21.627	21.06
	Milano nord	50	..	..	..	1.70	1.25	0.85	1.65	1.25	0.85	..	..
	Novara	46	..	..	..	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80	..	..
	Seregno	42	..	..	..	1.45	1.10	0.75	1.40	1.05	0.70	11.214	10.92
	Varese	57	..	..	..	1.95	1.40	1.	1.90	1.40	0.95	..	..
Grandate-Breccia	Albate Camerlata	2	..	..	..	0.20	0.15	0.10	0.20	0.15	0.10	..	..
	Busto Arsizio	34	..	..	..	1.20	0.90	0.60	1.15	0.90	0.60	..	..
	Camnago	56	..	..	..	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95	14.952	14.56
	Laveno	45	..	..	..	1.55	1.15	0.80	1.50	1.10	0.75	..	..
	Merone P. N.	72	..	..	..	2.40	1.75	1.20	2.35	1.70	1.20	19.224	18.72
	Milano nord	41	..	..	..	1.40	1.05	0.70	1.40	1.05	0.70	..	..
	Novara	60	..	..	..	2.—	1.50	1.—	1.95	1.45	1.—	..	..
	Seregno	34	..	..	..	1.20	0.90	0.60	1.15	0.90	0.60	9.078	8.84
	Varese	23	..	..	..	0.85	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 a 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
	Albate Camerlata	68	..	..	..	2.25	1.65	1.15	2.20	1.65	1.10	..	..
	Busto Arsizio	62	..	..	..	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	..	..
	Camnago	16	..	..	..	0.65	0.50	0.80	0.60	0.50	0.30	4.272	4.16
	Laveno	98	..	..	..	3.20	2.35	1.60	3.15	2.30	1.60	..	..
Inverigo	Merone P. N.	6	0.55	0.45	0.25	0.30	0.25	0.15	0.30	0.25	0.15	1.602	1.56
	Milano nord	35	..	..	..	1.25	0.90	0.60	1.20	0.90	0.60	..	..
	Novara	88	..	..	..	2.90	2.15	1.45	2.85	2.10	1.45	..	..
	Seregno	62	..	..	..	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	16.554	16.12
	Varese	76	..	..	..	2.55	1.85	1.30	2.45	1.80	1.25	..	..
	Albate Camerlata	71	..	..	..	2.35	1.75	1.20	2.30	1.70	1.15	..	..
	Busto Arsizio	65	..	..	..	2.20	1.60	1.10	2.15	1.55	1.10	..	..
	Camnago	19	..	..	..	0.75	0.55	0.35	0.70	0.55	0.35	5.073	4.94
	Laveno	101	..	..	..	3.30	2.40	1.65	3.25	2.35	1.65	..	..
Lambrugo-Lurago	Merone P. N.	3	0.35	0.30	0.15	0.20	0.20	0.10	0.20	0.20	0.10	0.801	0.78
	Milano nord	37	..	..	..	1.30	0.95	0.65	1.25	0.95	0.65	..	..
	Novara	91	..	.	..	3.—	2.20	1.50	2.95	2.15	1.50	..	.
	Seregno	65	..	..	..	2.20	1.60	1.10	2.15	1.55	1.10	17.355	16.90
	Varese	79	..	..	..	2.60	1.90	1.30	2.55	1.90	1.30	..	..
	Albate Camerlata	47	..	..	..	1.60	1.20	0.80	1.55	1.15	0.80	..	..
	Busto Arsizio	66	..	..	..	2.20	1.65	1.10	2.15	1.60	1.10	..	..
	Camnago	88	..	..	..	2.90	2.15	1.45	2.85	2.10	1.45	23.496	22.88
	Merone P. N.	104	..	..	..	3.40	2.50	1.70	3.35	2.45	1.70	27.768	27.01
Laveno Nord	Milano nord	73	.	..	..	2.45	1.80	1.25	2.35	1.7	1.20	..	..
	Novara	92	..	..	..	3.05	2.20	1.55	2.95	2.15	1.50	..	..
	Seregno	66	..	..	..	2.20	1.65	1.10	2.15	1.60	1.10	17.622	17.16
	Varese	23	..	..	..	0.85	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
		km.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
Locate Varesino-Carbonate	Albate Camerlata	32	..	..	..	1.1	0.85	0.55	1.10	0.85	0.55	..	..
	Busto Arsizio	26	..	..	..	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50	..	..
	Camnago	48	..	..	..	1.65	1.20	0.85	1.60	1.20	0.80	12.816	12.48
	Laveno	41	..	..	..	1.40	1.05	0.70	1.40	1.05	0.70	..	..
	Merone P. N.	64	..	..	..	2.15	1.60	1.10	2.10	1.55	1.05	17.088	16.64
	Milano nord	38	..	..	..	1.15	0.90	0.60	1.15	0.85	0.60	..	..
	Novara	52	..	..	..	1.75	1.80	0.90	1.75	1.30	0.90	..	..
	Seregno	26	..	..	..	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50	6.942	6.76
	Varese	19	..	..	..	0.75	0.55	0.35	0.70	0.55	0.35	..	..
Lomazzo	Albate Camerlata	12	..	..	..	0.50	0.40	0.25	0.50	0.40	0.25	..	..
	Busto Arsizio	24	..	..	..	0.90	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	..	..
	Camnago	46	..	..	..	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80	12.282	11.96
	Laveno	55	..	..	..	1.85	1.40	0.95	1.80	1.35	0.90	..	..
	Merone P. N.	62	..	..	..	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	16.554	16.12
	Milano nord	31	..	..	..	1.10	0.85	0.55	1.10	0.80	0.55	..	..
	Novara	50	..	..	..	1.70	1.25	0.85	1.65	1.25	0.85	..	..
	Seregno	24	..	..	..	0.90	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	6.408	6.24
	Varese	33	..	..	..	1.15	0.90	0.60	1.15	0.85	0.60	..	..
Lurate-Caccivio	Albate Camerlata	7	..	..	..	0.35	0.30	0.20	0.35	0.30	0.20	..	..
	Busto Arsizio	39	..	..	..	1.35	1.—	0.70	1.35	1.—	0.70	..	..
	Camnago	61	..	..	..	2.05	1.50	1.05	2.—	1.50	1.—	16.287	15.86
	Laveno	41	..	..	..	1.40	1.05	0.70	1.40	1.05	0.70	..	..
	Merone P. N.	77	..	..	..	2.55	1.90	1.30	2.50	1.85	1.25	20.550	20.02
	Milano nord	46	..	..	..	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80	..	..
	Novara	65	..	..	..	2.20	1.60	1.10	2.15	1.55	1.10	..	..
	Seregno	39	..	..	..	1.35	1.—	0.70	1.35	1.—	0.70	10.413	10.14
	Varese	19	..	..	..	0.75	0.55	0.35	0.70	0.55	0.35	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
Malnate	Albate Camerlata	20	..	.	..	0.75	0.60	0.40	0.75	0.55	0.40	..	..
	Busto Arsizio	39	..	..	..	1.85	1.—	0.70	1.35	1.—	0.70	..	..
	Camnago	61	..	..	..	2.05	1.50	1.05	2.—	1.50	1.—	16.287	15.86
	Laveno	28	..	..	..	1.—	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50	..	..
	Merone P. N.	77	..	..	..	2.55	1.90	1.30	2.50	1.85	1.25	20.559	20.62
	Milano nord	46	..	..	..	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80	..	..
	Novara	65	..	..	..	2.20	1.60	1.10	2.15	1.55	1.10	..	..
	Seregno	39	..	..	..	1.35	1.00	0.70	1.35	1.—	0.70	10.413	10.14
	Varese	5	..	..	..	0.30	0.25	0.15	0.30	0.25	0.15	..	..
Malnate Olona	Albate Camerlata	58	..	..	..	1.95	1.45	1.—	1.90	1.40	0.95	..	..
	Busto Arsizio	29	..	..	..	1.05	0.80	0.50	1.—	0.75	0.50	..	..
	Camnago	74	..	..	..	2.45	1.80	1.25	2.40	1.75	1.20	19.758	19.24
	Laveno	88	..	..	..	2.90	2.15	1.45	2.85	2.10	1.45	..	..
	Merone P. N.	90	..	..	..	2.95	2.15	1.50	2.90	2.10	1.45	24.030	23.40
	Milano nord	59	..	..	..	2.—	1.45	1.—	1.95	1.45	1.—	..	..
	Novara	55	..	..	..	1.85	1.40	0.95	1.80	1.35	0.90	..	..
	Seregno	51	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85	18.617	18.26
	Varese	66	..	..	..	2.20	1.65	1.10	2.15	1.60	1.10	..	..
Mariano Comense	Albate Camerlata	62	..	..	..	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	..	..
	Busto Arsizio	56	..	..	..	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95	..	..
	Camnago	10	0.85	0.65	0.40	0.45	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	2.670	2.60
	Laveno	92	..	..	..	3.05	2.20	1.55	2.95	2.15	1.50	..	..
	Merone P. N.	12	1.—	0.75	0.45	0.50	0.40	0.25	0.50	0.40	0.25	3 204	3.12
	Milano nord	28	..	..	..	1.—	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50	..	..
	Novara	82	..	..	..	2.70	2.—	1.35	2.65	1.95	1.35	..	..
	Seregno	56	..	..	..	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95	14.952	14.56
	Varese	70	..	..	..	2.35	1.70	1.20	2.30	1.70	1.15	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
Marnate-Olgiate Olona	Albate Camerlata	35	..	..	..	1.25	0.90	0.60	1.20	0.90	0.60	..	..
	Busto Arsizio	6	..	..	..	0.30	0.25	0.15	0.30	0.25	0.15	..	..
	Camnago	51	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85	13.617	13.26
	Laveno	65	..	..	..	2.20	1.60	1.10	2.15	1.55	1.10	..	..
	Merone P. N.	67	..	..	..	2.25	1.65	1.15	2.20	1.60	1.10	17.889	17.42
	Milano nord	36	..	..	..	1.25	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65	..	..
	Novara	32	..	..	..	1.15	0.85	0.55	1.10	0.85	0.55	..	..
	Seregno	28	..	..	..	1.—	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50	7.476	7.28
	Varese	48	..	..	..	1.50	1.10	0.75	1.45	1.10	0.75	..	..
Meda	Albate Camerlata	58	..	..	..	1.95	1.45	1.—	1.90	1.40	0.95	..	..
	Busto Arsizio	52	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.75	1.30	0.90	..	..
	Camnago	6	0.55	0.45	0.25	0.30	0.25	0.15	0.30	0.25	0.15	1.602	1.56
	Laveno	88	..	..	..	2.90	2.15	1.45	2.85	2.10	1.45	..	..
	Merone P. N.	16	1.30	0.95	0.60	0.65	0.50	0.30	0.60	0.50	0.30	4.272	4.16
	Milano nord	24	..	..	..	0.90	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	..	..
	Novara	78	..	..	..	2.60	1.90	1.30	2.55	1.85	1.30	..	..
	Seregno	52	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.75	1.30	0.90	13.884	13.52
	Varese	66	..	..	..	2.20	1.65	1.10	2.15	1.60	1.10	..	..
Merone Ponte Nuovo	Albate Camerlata	74	..	..	..	2.45	1.80	1.25	2.40	1.75	1.20	..	..
	Busto Arsizio	68	..	..	..	2.25	1.65	1.15	2.20	1.65	1.10	..	..
	Camnago	21	1.70	1.20	0.80	0.80	0.60	0.40	0.75	0.60	0.40	5.607	5.46
	Laveno	104	..	..	..	3.40	2.50	1.70	3.35	2.45	1.70	..	..
	Milano nord	40	.	..	..	1.40	1.05	0.70	1.35	1.—	0.70	..	..
	Novara	94	..	..	..	3.10	2.25	1.55	3.—	2.20	1.50	..	..
	Seregno	68	..	..	..	2.25	1.65	1.15	2.20	1.65	1.10	18.156	17.68
	Varese	82	..	..	..	2.70	2.—	1.35	2.65	1.95	1.35	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA differenziale *B*			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
Milano Bullona	Albate Camerlata	40	..	..	..	1. 40	1. 05	0. 70	1. 35	1. —	0. 70	..	..
	Busto Arsizio	34	..	..	..	1. 20	0. 90	0. 60	1. 15	0. 90	0. 60	..	..
	Camnago	22	..	..	..	0. 80	0. 65	0. 40	0. 80	0. 60	0. 40	5. 874	5. 72
	Laveno	70	..	..	..	2. 35	1. 70	1. 20	2. 30	1. 70	1. 15	..	..
	Merone P. N.	38	..	..	..	1. 35	1. —	0. 70	1. 30	0. 95	0. 65	10. 146	9. 88
	Milano nord	3	..	..	..	0. 20	0. 20	0. 10	0. 20	0. 20	0. 10	..	..
	Novara	60	..	..	..	2. —	1. 50	1. —	1. 95	1. 45	1. —	..	..
	Seregno	34	..	..	..	1. 20	0. 90	0. 60	1. 15	0. 90	0. 60	9. 078	8. 84
	Varese	48	..	..	..	1. 65	1. 20	0. 85	1. 60	1. 20	0. 80	..	..
Milano Nord	Albate Camerlata	43	..	..	..	1. 50	1. 10	0. 75	1. 45	1. 10	0. 75	..	..
	Busto Arsizio	36	..	..	..	1. 25	0. 95	0. 65	1. 25	0. 90	0. 65	..	..
	Camnago	24	1. 90	1. 35	0. 90	0. 90	0. 65	0. 45	0. 85	0. 65	0. 45	6. 408	6. 24
	Laveno	73	..	..	..	2. 45	1. 80	1. 25	2. 35	1. 75	1. 20	..	..
	Merone P. N.	40	3. 10	2. 20	1. 45	1. 40	1. 05	0. 70	1. 35	1. —	0. 70	10. 680	10. 40
	Novara	62	..	..	..	2. 10	1. 55	1. 05	2. 05	1. 50	1. 05	..	..
	Seregno	37	..	..	..	1. 30	0. 95	0. 65	1. 25	0. 95	0. 65	9. 879	9. 62
	Varese	51	..	..	..	1. 75	1. 30	0. 90	1. 70	1. 25	0. 85	..	..
Morosolo	Albate Camerlata	30	..	..	..	1. 05	0. 80	0. 55	1. 05	0. 80	0. 55	..	..
	Busto Arsizio	49	..	..	..	1. 65	1. 25	0. 85	1. 65	1. 20	0. 85	..	..
	Camnago	71	..	..	..	2. 35	1. 75	1. 20	2. 30	1. 70	1. 15	18. 957	18. 46
	Laveno	18	..	..	..	0. 70	0. 55	0. 35	0. 70	0. 50	0. 35	..	..
	Merone P. N.	87	..	..	..	2. 90	2. 10	1. 45	2. 80	2. 05	1. 40	23. 229	22. 62
	Milano nord	56	..	..	..	1. 90	1. 40	0. 95	1. 85	1. 35	0. 95	..	..
	Novara	75	..	..	..	2. 50	1. 85	1. 25	2. 45	1. 80	1. 25	..	..
	Seregno	49	..	..	..	1. 65	1. 25	0. 85	1. 65	1. 20	0. 85	15. 753	12. 74
	Varese	5	..	..	..	0. 30	0. 25	0. 15	0. 30	0. 25	0. 15	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA differenziale *B*			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
Mozzate	Albate Camerlata	30	..	..	..	1.05	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	..	..
	Busto Arsizio	24	..	..	..	0.90	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	..	..
	Camnago	46	..	..	..	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80	12.282	11.96
	Laveno	43	..	..	..	1.50	1.10	0.75	1.45	1.10	0.75	..	..
	Merone P. N.	62	..	..	..	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	16.554	16.12
	Milano nord	31	..	..	..	1.10	0.85	0.55	1.10	0.80	0.55	..	..
	Novara	50	..	..	..	1.70	1.25	0.85	1.65	1.25	0.85	..	..
	Seregno	24	..	..	..	0.90	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	6.408	6.24
	Varese	21	..	..	..	0.80	0.60	0.40	0.75	0.60	0.40	..	..
Novara Nord	Albate Camerlata	62	..	..	..	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	..	..
	Busto Arsizio	27	..	..	..	1.—	0.75	0.50	0.95	0.70	0.50	..	..
	Camnago	78	..	..	..	2.60	1.90	1.30	2.55	1.85	1.30	20.826	20.28
	Laveno	92	..	..	..	3.05	2.20	1.55	2.95	2.15	1.50	..	..
	Merone P. N.	94	..	..	..	3.10	2.25	1.55	3.—	2.20	1.50	25.098	24.44
	Milano nord	62	..	..	..	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	..	..
	Seregno	55	4.20	3.—	1.95	1.85	1.40	0.95	1.80	1.35	0.90	14.685	14.30
	Varese	70	..	..	..	2.35	1.70	1.20	2.30	1.70	1.15	..	..
Novate Milanese	Albate Camerlata	35	..	..	..	1.25	0.90	0.60	1.20	0.90	0.60	..	..
	Busto Arsizio	29	..	..	..	1.05	0.80	0.50	1.—	0.75	0.50	..	..
	Camnago	24	..	..	..	0.90	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	6.408	6.24
	Laveno	65	..	..	..	2.20	1.60	1.10	2.15	1.55	1.10	..	..
	Merone P. N.	40	..	..	..	1.40	1.05	0.70	1.35	1.—	0.70	10.680	10.40
	Milano nord	8	..	..	..	0.40	0.30	0.20	0.35	0.30	0.20	..	..
	Novara	55	..	..	..	1.85	1.40	0.95	1.80	1.35	0.90	..	..
	Seregno	29	..	..	..	1.05	0.80	0.50	1.—	0.75	0.50	7.743	7.54
	Varese	43	..	..	..	1.50	1.10	0.75	1.45	1.10	0.75	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA differenziale *B*			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 a 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
	Albate Camerlata	12	..	..	..	0.50	0.40	0.25	0.50	0.40	0.25	..	..
	Busto Arsizio	44	..	..	..	1.50	1.15	0.75	1.50	1.10	0.75	..	..
	Camnago	66	..	..	..	2.20	1.65	1.10	2.15	1.60	1.10	17.622	17.16
	Laveno	36	..	..	..	1.25	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65	..	..
Olgiate Comasco	Merone P. N.	82	..	..	..	2.70	2.—	1.35	2.65	1.95	1.35	21.894	21.32
	Milano nord	51	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85	..	..
	Novara	70	..	..	..	2.35	1.70	1.20	2.30	1.70	1.15	.	..
	Seregno	44	..	..	..	1.50	1.15	0.75	1.50	1.10	0.75	11.748	11.44
	Varese	14	..	..	..	0.55	0.45	0.30	0.55	0.45	0.30	..	..
	Albate Camerlata	46	..	..	..	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80	..	..
	Busto Arsizio	40	..	..	..	1.40	1.05	0.70	1.35	1.—	0.70	..	..
	Camnago	12	1.—	0.75	0.45	0.50	0.40	0.25	0.50	0.40	0.25	3.204	3.12
	Laveno	76	..	..	..	2.55	1.85	1.30	2.45	1.80	1.25	..	..
Paderno Dugnano	Merone P. N.	28	2.20	1.60	1.05	1.—	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50	7.476	7.28
	Milano nord	12	..	..	..	0.50	0.40	0.25	0.50	0.40	0.25	..	..
	Novara	66	..	..	..	2.20	1.65	1.10	2.15	1.60	1.10	..	..
	Seregno	40	..	..	..	1.40	1.05	0.70	1.35	1.—	0.70	10.68	10.40
	Varese	54	..	..	..	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90	..	..
	Albate Camerlata	48	..	..	..	1.65	1.20	0.85	1.60	1.20	0.80	..	..
	Busto Arsizio	42	..	..	..	1.45	1.10	0.75	1.40	1.05	0.70	..	..
	Camnago	11	0.95	0.70	0.45	0.45	0.40	0.25	0.45	0.35	0.25	2.937	2.86
	Laveno	78	..	..	..	2.60	1.90	1.30	2.55	1.85	1.30	..	..
Palazzolo Milanese	Merone P. N.	26	..	..	..	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50	6.942	6.76
	Milano nord	14	..	..	..	0.55	0.45	0.30	0.55	0.45	0.30	..	..
	Novara	68	..	..	..	2.25	1.65	1.15	2.20	1.65	1.10	..	..
	Seregno	42	..	..	..	1.45	1.10	0.75	1.40	1.05	0.70	11.214	10.92
	Varese	56	..	..	..	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	8	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
Pertusella-Caronno	Albate Camerlata	26	..	..	..	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50	..	..
	Busto Arsizio	20	..	..	..	0.75	0.60	0.40	0.75	0.55	0.40	..	..
	Camnago	33	..	..	..	1.15	0.90	0.60	1.15	0.85	0.60	8.811	8.58
	Laveno	56	..	..	..	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95	..	..
	Merone P. N.	49	..	..	..	1.65	1.25	0.85	1.65	1.20	0.85	13.083	12.74
	Milano nord	18	..	..	..	0.70	0.55	0.35	0.70	0.50	0.35	..	..
	Novara	46	..	..	..	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80	..	..
	Seregno	20	..	..	..	0.75	0.60	0.40	0.75	0.55	0.40	5.340	5.20
	Varese	34	..	..	..	1.20	0.90	0.60	1.15	0.90	0.60	..	..
Portichetto-Luisago	Albate Camerlata	5	..	..	..	0.30	0.25	0.15	0.30	0.25	0.15	..	..
	Busto Arsizio	31	..	..	..	1.10	0.85	0.55	1.10	0.80	0.55	..	..
	Camnago	53	..	..	..	1.80	1.35	0.90	1.75	1.30	0.90	14.151	13.78
	Laveno	48	..	..	..	1.65	1.20	0.85	1.60	1.20	0.80	..	..
	Merone P. N.	69	..	..	..	2.30	1.70	1.15	2.25	1.65	1.15	18.423	17.94
	Milano nord	38	..	..	..	1.35	1.—	0.70	1.30	0.95	0.65	..	..
	Novara	57	..	..	..	1.95	1.40	1.—	1.90	1.40	0.95	..	..
	Seregno	31	..	..	..	1.10	0.85	0.55	1.10	0.80	0.55	8.277	8.06
	Varese	26	..	..	..	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50	..	..
Prospiano	Albate Camerlata	36	..	..	..	1.25	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65	..	..
	Busto Arsizio	7	..	..	..	0.35	0.30	0.20	0.35	0.30	0.20	..	..
	Camnago	52	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.75	1.30	0.90	13.884	13.52
	Laveno	66	..	..	..	2.20	1.65	1.10	2.15	1.60	1.10	..	..
	Merone P. N.	68	..	..	..	2.25	1.65	1.15	2.20	1.65	1.10	18.156	17.68
	Milano nord	37	..	..	..	1.30	0.95	0.65	1.25	0.95	0.65	..	..
	Novara	33	..	..	..	1.15	0.90	0.60	1.15	0.85	0.60	..	..
	Seregno	29	..	..	..	1.05	0.80	0.50	1.—	0.75	0.50	7.743	7.54
	Varese	44	..	..	..	1.50	1.15	0.75	1.50	1.10	0.75	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI basa per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
		Km.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
	Albate Camerlata	29	..	..	..	1.05	0.80	0.50	1.—	0.75	0.50	..	..
	Busto Arsizio	8	..	..	..	0.40	0.30	0.20	0.35	0.30	0.20	..	..
	Camnago	45	..	..	..	1.55	1.15	0.80	1.50	1.10	0.75	15.015	11.70
	Laveno	59	..	..	..	2.—	1.45	1.—	1.95	1.45	1.—	..	..
Rescaldina	Merone P. N.	61	..	..	..	2.05	1.50	1.05	2.—	1.50	1.—	16.287	11.56
	Milano nord	30	..	..	..	1.05	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	..	..
	Novara	34	..	..	..	1.20	0.90	0.60	1.15	0.90	0.60	..	..
	Seregno	22	..	..	..	0.80	0.65	0.40	0.80	0.60	0.40	5.874	5.72
	Varese	37	..	..	..	1.30	0.95	0.65	1.25	0.95	0.65	..	..
	Albate Camerlata	16	..	..	..	0.65	0.50	0.30	0.60	0.50	0.30	..	..
	Busto Arsizio	20	..	..	..	0.75	0.60	0.40	0.75	0.55	0.40	..	..
	Camnago	42	..	..	..	1.45	1.10	0.75	1.40	1.05	0.70	11.214	10.92
	Laveno	56	..	..	..	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95	..	..
Rovellasca-Manera	Merone P. N.	58	..	..	..	1.95	1.45	1.—	1.90	1.40	0.95	15.486	15.08
	Milano nord	27	..	..	..	1.—	0.75	0.50	0.95	0.70	0.50	..	..
	Novara	46	..	..	..	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80	..	..
	Seregno	20	..	..	..	0.75	0.60	0.40	0.75	0.55	0.40	5.340	5.20
	Varese	34	..	..	..	1.20	0.90	0.60	1.15	0.90	0.60	..	..
	Albate Camerlata	18	..	..	..	0.70	0.55	0.35	0.70	0.50	0.35	..	..
	Busto Arsizio	19	..	..	..	0.75	0.55	0.35	0.70	0.55	0.35	..	..
	Camnago	41	..	..	..	1.40	1.05	0.70	1.40	1.05	0.70	10.947	10.66
	Laveno	55	..	..	..	1.85	1.40	0.95	1.80	1.35	0.90	..	..
Rovello	Merone P. N.	57	..	..	..	1.95	1.40	1.—	1.90	1.40	0.95	15.219	14.82
	Milano nord	26	..	..	..	0.95	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50	..	..
	Novara	45	..	..	..	1.55	1.15	0.80	1.50	1.10	0.75	..	..
	Seregno	19	..	..	..	0.75	0.55	0.35	0.70	0.55	0.35	5.073	4.94
	Varese	33	..	..	..	1.15	0.90	0.60	1.15	0.85	0.60	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
	Albate Camerlata	21	..	..	..	0.80	0.60	0.40	0.75	0.60	0.40	..	..
	Busto Arsizio	15	..	..	..	0.60	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	..	..
	Camnago	37	..	..	..	1.30	0.95	0.65	1.25	0.95	0.65	9.879	9.62
	Laveno	51	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85	..	..
Saronno	Merone P. N.	53	..	..	..	1.80	1.35	0.90	1.75	1.30	0.90	14.151	13.78
	Milano nord	22	..	..	..	0.80	0.65	0.40	0.80	0.60	0.40	..	..
	Novara	41	..	..	..	1.40	1.05	0.70	1.40	1.05	0.70	..	..
	Seregno	15	1.25	0.90	0.55	0.60	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	4.005	3.90
	Varese	29	..	..	..	1.05	0.80	0.50	1.—	0.75	0.50	..	..
	Albate Camerlata	36	..	..	..	1.25	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65	..	..
	Busto Arsizio	29	..	..	..	1.05	0.80	0.50	1.—	0.75	0.50	..	..
	Camnago	52	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.75	1.30	0.90	13.384	13.52
	Laveno	66	..	..	..	2.20	1.65	1.10	2.15	1.60	1.10	..	..
Seregno	Merone P. N.	68	..	..	..	2.23	1.65	1.15	2.20	1.65	1.10	18.156	17.68
	Milano nord	37	..	..	..	1.30	0.95	0.65	1.25	0.95	0.65	..	..
	Novara	55	..	..	..	1.85	1.40	0.95	1.80	1.35	0.90	..	..
	Varese	44	..	..	..	1.50	1.15	0.75	1.50	1.10	0.75	..	..
	Albate Camerlata	56	..	..	..	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95	..	..
	Busto Arsizio	50	..	..	..	1.70	1.25	0.85	1.65	1.25	0.85	..	..
	Camnago	3	0.35	0.30	0.15	0.20	0.20	0.10	0.20	0.20	0.10	0.801	0.78
	Laveno	86	..	..	..	2.85	2.10	1.45	2.75	2.05	1.40	..	..
Seveso-S. Pietro	Merone P. N.	19	1.55	1.10	0.70	0.75	0.55	0.35	0.70	0.55	0.35	5.073	4.94
	Milano nord	22	..	..	..	0.80	0.65	0.40	0.80	0.60	0.40	..	..
	Novara	76	..	..	..	2.55	1.85	1.30	2.45	1.80	1.25	..	..
	Seregno	50	..	..	..	1.70	1.25	0.85	1.65	1.25	0.85	13.350	13.—
	Varese	64	..	..	..	2.15	1.60	1.10	2.10	1.55	1.05	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
		Km.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
	Albate Camerlata	15	..	..	..	0.60	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	..	..
	Busto Arsizio	45	..	..	..	1.55	1.15	0.80	1.50	1.10	0.75	..	..
	Camnago	67	..	..	..	2.25	1.65	1.15	2.20	1.60	1.10	17.889	17.42
	Laveno	33	..	..	..	1.15	0.90	0.60	1.15	0.85	0.60	..	..
Solbiate-Albiolo	Merone P. N.	83	..	..	..	2.75	2.—	1.40	2.70	1.95	1.35	22.161	21.58
	Milano nord	52	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.75	1.30	0.90	..	..
	Novara	71	..	..	..	2.35	1.75	1.20	2.30	1.70	1.15	..	..
	Seregno	45	..	..	..	1.55	1.15	0.80	1.50	1.10	0.75	12.015	11.70
	Varese	11	..	..	..	0.45	0.40	0.25	0.45	0.35	0.25	..	..
	Albate Camerlata	38	..	..	..	1.35	1.—	0.70	1.30	0.95	0.65	..	..
	Busto Arsizio	9	..	..	..	0.40	0.35	0.20	0.40	0.30	0.20	..	..
	Camnago	54	..	..	..	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90	14.418	14.04
	Laveno	68	..	..	..	2.25	1.65	1.15	2.20	1.65	1.10	..	..
Solbiate Olona	Merone P. N.	70	..	..	..	2.35	1.70	1.20	2.30	1.70	1.15	18.690	18.20
	Milano nord	39	..	..	..	1.35	1.—	0.70	1.35	1.—	0.70	..	..
	Novara	35	..	..	..	1.25	0.90	0.60	1.20	0.90	0.60	..	..
	Seregno	31	..	..	..	1.10	0.85	0.55	1.10	0.80	0.55	8.277	8.06
	Varese	46	..	..	..	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80	..	..
	Albate Camerlata	31	..	..	..	1.10	0.85	0.55	1.10	0.80	0.55	..	..
	Busto Arsizio	29	..	..	..	1.05	0.80	0.50	1.—	0.75	0.50	..	..
	Camnago	51	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85	13.617	13.26
	Laveno	38	..	..	..	1.35	1.—	0.70	1.30	0.95	0.65	..	..
Tradate	Merone P. N.	67	..	..	..	2.25	1.65	1.15	2.20	1.60	1.10	17.889	17.42
	Milano nord	36	..	..	..	1.25	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65	..	..
	Novara	55	..	..	..	1.85	1.40	0.95	1.80	1.35	0.90	..	..
	Seregno	29	..	..	..	1.05	0.80	0.50	1.—	0.75	0.50	7.743	7.54
	Varese	16	..	..	..	0.65	0.50	0.30	0.60	0.50	0.30	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
						soggetta a bollo			esente da bollo				
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
Turbigo	Albate Camerlata	49	..	..	..	1.65	1.25	0.85	1.65	1.20	0.85	..	..
	Busto Arsizio	14	..	..	..	0.55	0.45	0.30	0.55	0.45	0.30	..	..
	Camnago	65	..	..	..	2.20	1.60	1.10	2.15	1.55	1.10	17.355	16.90
	Laveno	79	..	..	..	2.60	1.90	1.30	2.55	1.90	1.30	..	..
	Merone P. N.	81	..	..	..	2.70	1.95	1.35	2.60	1.90	1.30	21.627	21.06
	Milano nord	50	..	..	..	1.70	1.25	0.85	1.65	1.25	0.85	..	..
	Novara	14	..	..	..	0.55	0.45	0.30	0.55	0.45	0.30	..	..
	Seregno	42	..	..	..	1.45	1.10	0.75	1.40	1.05	0.70	11.214	10.92
	Varese	57	..	..	..	1.95	1.40	1.—	1.90	1.40	0.95	..	..
Val Morea	Albate Camerlata	63	..	..	..	2.10	1.55	1.05	2.05	1.50	1.05	..	..
	Busto Arsizio	34	..	..	..	1.20	0.90	0.60	1.15	0.90	0.60	..	..
	Camnago	79	..	..	..	2.60	1.90	1.30	2.55	1.90	1.30	21.093	20.54
	Laveno	93	..	..	..	3.05	2.25	1.55	3.—	2.20	1.50	..	..
	Merone P. N.	95	..	..	..	3.15	2.30	1.60	3.05	2.25	1.55	25.365	24.70
	Milano nord	64	..	..	..	2.15	1.60	1.10	2.10	1.55	1.05	..	..
	Novara	60	..	..	..	2.—	1.50	1.—	1.95	1.45	1.—	..	..
	Seregno	56	..	..	..	1.90	1.40	0.95	1.85	1.35	0.95	14.952	14.56
	Varese	71	..	..	..	2.35	1.75	1.20	2.30	1.70	1.15	..	..
Vanzaghello	Albate Camerlata	42	..	..	..	1.45	1.10	0.75	1.40	1.05	0.70	..	..
	Busto Arsizio	7	..	..	..	0.35	0.30	0.20	0.35	0.30	0.20	..	..
	Camnago	58	..	..	..	1.95	1.45	1.—	1.90	1.40	0.95	15.486	15.08
	Laveno	72	..	..	..	2.40	1.75	1.20	2.35	1.70	1.20	..	..
	Merone P. N.	74	..	..	..	2.45	1.80	1.25	2.40	1.75	1.20	19.758	19.24
	Milano nord	43	..	..	..	1.50	1.10	0.75	1.45	1.10	0.75	..	..
	Novara	21	..	..	..	0.80	0.60	0.40	0.75	0.60	0.40	..	..
	Seregno	35	..	..	..	1.25	0.90	0.60	1.20	0.90	0.60	9.345	9.10
	Varese	50	..	..	..	1.70	1.25	0.85	1.65	1.25	0.85	..	..

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
						soggetta a bollo			esente da bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		Km.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
	Albate Camerlata	50	..	..	..	1.70	1.25	0.85	1.65	1.25	0.85	..	..
	Busto Arsizio	44	..	..	..	1.50	1.15	0.75	1.50	1.10	0.75	..	..
	Camnago	9	0.80	0.60	0.35	0.40	0.35	0.20	0.40	0.30	0.20	2.408	2.34
	Laveno	80	..	..	..	2.65	1.95	1.35	2.60	1.90	1.30	..	..
Varedo	Merone P. N.	25	..	..	..	0.90	0.70	0.45	0.90	0.70	0.45	6.675	6.50
	Milano nord	16	..	..	..	0.65	0.50	0.30	0.60	0.50	0.30	..	..
	Novara	70	..	..	..	2.35	1.70	1.20	2.30	1.70	1.15	..	..
	Seregno	44	..	..	..	1.50	1.15	0.75	1.50	1.10	0.75	11.748	11.44
	Varese	58	..	..	..	1.95	1.45	1.—	1.90	1.40	0.95	..	..
	Albate Camerlata	28	..	..	..	1.—	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50	..	..
	Busto Arsizio	47	..	..	..	1.60	1.20	0.80	1.55	1.15	0.80	..	..
	Camnago	69	..	..	..	2.30	1.70	1.15	2.25	1.65	1.15	18.423	17.94
	Laveno	20	..	..	..	0.75	0.60	0.40	0.75	0.55	0.40	..	..
Varese-Casbeno	Merone P. N.	85	..	..	..	2.80	2.05	1.40	2.75	2.—	1.40	22.695	22.10
	Milano nord	54	..	..	..	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90	..	..
	Novara	73	..	..	..	2.45	1.80	1.25	2.35	1.75	1.20	..	..
	Seregno	47	..	..	..	1.60	1.20	0.80	1.55	1.15	0.80	12.549	12.22
	Varese	3	..	..	..	0.20	0.20	0.10	0.20	0.20	0.10	..	..
	Albate Camerlata	25	..	..	..	0.90	0.70	0.45	0.90	0.70	0.45	..	..
	Busto Arsizio	44	..	..	..	1.50	1.15	0.75	1.50	1.10	0.75	..	..
	Camnago	66	..	..	..	2.20	1.65	1.10	2.15	1.60	1.10	17.652	17.16
	Laveno	23	..	..	..	0.85	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	..	..
Varese Nord	Merone P. N.	82	..	..	..	2.70	2.—	1.35	2.65	1.95	1.35	21.894	21.32
	Milano nord	51	..	..	..	1.75	1.30	0.90	1.70	1.25	0.85	..	..
	Novara	70	..	..	..	2.35	1.70	1.20	2.30	1.70	1.15	..	..
	Seregno	44	..	..	..	1.50	1.15	0.75	1.50	1.10	0.75	11.748	11.44

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.	TARIFFA differenziale B			TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
						soggetta a bollo			esente da bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	soggetti a bollo	esenti da bollo
1	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16
Vedano Olona	Albate Camerlata	23	..	..	..	0. 85	0. 65	0. 45	0. 85	0. 65	0. 45	..	..
	Busto Arsizio	37	..	..	..	1. 30	0. 95	0. 65	1. 25	0. 95	0. 65	..	..
	Camnago	59	..	..	..	2. —	1. 45	1. —	1. 95	1. 45	1. —	15. 753	15. 34
	Laveno	30	..	..	..	1. 05	0. 80	0. 55	1. 05	0. 80	0. 55	..	..
	Merone P. N.	75	..	..	..	2. 50	1. 85	1. 25	2. 45	1. 80	1. 25	20. 025	19. 50
	Milano nord	44	..	..	..	1. 50	1. 15	0. 75	1. 50	1. 10	0. 75	..	..
	Novara	63	..	..	..	2. 10	1. 55	1. 05	2. 05	1. 50	1. 05	..	..
	Seregno	37	..	..	..	1. 30	0. 95	0. 65	1. 25	0. 95	0. 65	9. 879	9. 62
	Varese	8	..	..	..	0. 40	0. 30	0. 20	0. 35	0. 30	0. 20	..	..
Venegono Inferiore	Albate Camerlata	28	..	..	..	1. —	0. 75	0. 50	1. —	0. 75	0. 50	..	..
	Busto Arsizio	32	..	..	..	1. 15	0. 85	0. 55	1. 10	0. 85	0. 55	..	..
	Camnago	54	..	..	..	1. 85	1. 35	0. 95	1. 80	1. 30	0. 90	14. 418	14. 04
	Laveno	35	..	..	...	1. 25	0. 90	0. 60	1. 20	0. 90	0. 60	..	..
	Merone P. N.	70	..	..	..	2. 35	1. 70	1. 20	2. 30	1. 70	1. 15	18. 690	18. 20
	Milano nord	39	..	..	..	1. 35	1. —	0. 70	1. 35	1. —	0. 70	..	..
	Novara	58	..	..	..	1. 95	1. 45	1. —	1. 90	1. 40	0. 95	..	..
	Seregno	32	..	..	..	1. 15	0. 85	0. 55	1. 10	0. 85	0. 55	8. 544	8. 32
	Varese	13	..	..	..	0. 55	0. 40	0. 30	0. 55	0. 40	0. 30	..	..
Venegono Superiore-Castiglione Olona	Albate Camerlata	25	..	..	..	0. 90	0. 70	0. 45	0. 90	0. 70	0. 45	..	..
	Busto Arsizio	35	..	..	..	1. 25	0. 90	0. 60	1. 20	0. 90	0. 60	..	..
	Camnago	57	..	..	..	1. 95	1. 40	1. —	1. 90	1. 40	0. 95	15. 219	14. 82
	Laveno	32	..	..	..	1. 15	0. 85	0. 55	1. 10	0. 85	0. 55	..	..
	Merone P. N.	73	..	..	..	2. 45	1. 80	1. 25	2. 35	1. 75	1. 20	19. 491	18. 98
	Milano nord	42	..	..	..	1. 45	1. 10	0. 75	1. 40	1. 05	0. 70	..	..
	Novara	61	..	..	..	2. 05	1. 50	1. 05	2. —	1. 50	1. —	..	..
	Seregno	35	..	..	..	1. 25	0. 90	0. 60	1. 20	0. 90	0. 60	9. 345	9. 10
	Varese	10	..	..	..	0. 45	0. 35	0. 25	0. 45	0. 35	0. 25	..	..

PREZZI da riscuotersi per il percorso della ferrovia SUZZARA-FERRARA ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale *B*		
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	2	3	4	5	6	7
Bondeno	Suzzara-Ferrara	Ferrara	18	1.55	1.15	0.75
		Poggio Rusco	31	2.60	1.90	1.25
		Suzzara	65	5.40	3.80	2.50
Felonica Po	»	Ferrara	28	2.40	1.75	1.15
		Poggio Rusco	20	1.75	1.25	0.80
		Suzzara	54	4.45	3.20	2.05
Ferrara	»	Poggio Rusco	48	4.—	2.80	1.85
		Suzzara	82	6.75	4.80	3.10
Magnacavallo	»	Ferrara	42	3.55	2.50	1.65
		Poggio Rusco	7	0.70	0.55	0.35
		Suzzara	41	3.40	2.45	1.60
Pegognaga	»	Ferrara	74	6.10	4.30	2.85
		Poggio Rusco	26	2.25	1.65	1.05
		Suzzara	9	0.85	0.65	0.45
Poggio Rusco	»	Ferrara	48	4.—	2.80	1.85
		Suzzara	35	2.95	2.10	1.35
Porotto	»	Ferrara	6	0.60	0.50	0.35
		Poggio Rusco	43	3.60	2.55	1.70
		Suzzara	77	6.30	4.50	2.95
Quistello	»	Ferrara	60	4.95	3.55	2.30
		Poggio Rusco	12	1.10	0.80	0.55
		Suzzara	23	2.—	1.40	0.90

Allegato N. 7 all' Ordine di servizio N. 86-1916.

pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
0.60	0.70	0.55	0.40	0.70	0.55	0.40	5.37868	5.23958
1.05	1.10	0.80	0.55	1.10	0.80	0.55	9.26329	9.02372
1.95	2.15	1.65	1.10	2.10	1.55	1.10	19.4230	18.9207
0.90	1.05	0.75	0.55	0.95	0.75	0.50	8.3668	8.15046
0.70	0.75	0.60	0.40	0.75	0.60	0.40	5.9763	5.8217
1.70	1.85	1.35	0.90	1.80	1.30	0.90	16.13606	15.7187
1.50	1.65	1.25	0.80	1.65	1.20	0.80	14.3431	13.9722
2.85	2.70	2.—	1.35	2.65	1.95	1.35	24.5029	23.8692
1.35	1.45	1.10	0.75	1.40	1.10	0.70	12.55027	12.2256
0.30	0.40	0.30	0.20	0.35	0.30	0.20	2.0917	2.03761
1.30	1.40	1.10	0.70	1.40	1.05	0.70	12.2514	11.9346
2.20	2.45	1.80	1.25	2.40	1.80	1.20	22.1123	21.5405
0.85	0.95	0.70	0.50	0.90	0.70	0.50	7.7692	7.5682
0.35	0.45	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	2.6893	2.6197
1.50	1.65	1.25	0.80	1.65	1.20	0.80	14.3431	13.9722
1.15	1.25	0.90	0.65	1.20	0.90	0.60	10.4585	10.18808
0.30	0.35	0.30	0.20	0.35	0.30	0.20	1.79289	1.74652
1.35	1.45	1.10	0.75	1.45	1.10	0.75	12.8490	12.5167
2.25	2.55	1.90	1.30	2.50	1.85	1.25	23.0088	22.4137
1.85	2.—	1.50	1.05	1.95	1.45	1.—	17.9289	17.4652
0.45	0.50	0.45	0.30	0.50	0.40	0.30	3.58579	3.4930
0.75	0.85	0.65	0.45	0.80	0.65	0.45	6.87276	6.6950

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale B		
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	2	3	4	5	6	7
San Benedetto Po	Suzzara-Ferrara	Ferrara	66	5.45	3.85	2.50
		Poggio Rusco	19	1.70	1.20	0.75
		Suzzara	16	1.40	1.05	0.65
Schivenoglia	»	Ferrara	52	4.30	3.10	2.—
		Poggio Rusco	5	0.55	0.45	0.30
		Suzzara	30	2.55	1.85	1.20
Sermide	»	Ferrara	33	2.75	2.—	1.30
		Poggio Rusco	15	1.35	0.95	0.65
		Suzzara	49	4.10	2.90	1.90
Suzzara	»	Ferrara	82	6.75	4.80	3.10
		Poggio Rusco	35	2.95	2.10	1.35
Vigarano Pieve	»	Ferrara	9	0.85	0.65	0.45
		Poggio Rusco	39	3.25	2.35	1.50
		Suzzara	73	6.05	4.25	2.75

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
1.95	2.25	1.65	1.15	2.15	1.55	1.10	19.72185	19.218
0.65	0.75	0.55	0.40	0.70	0.55	0.45	5.6775	5.5306
0.55	0.65	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35	4.7810	4.6574
1.65	1.80	1.30	0.90	1.75	1.30	0.85	15.5384	15.1365
0.25	0.30	0.30	0.20	0.30	0.30	0.20	1.49408	1.4554
1.—	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	8.9644	8.7326
1.10	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60	9.8609	9.6059
0.55	0.60	0.50	0.35	0.60	0.50	0.35	4.4822	4.3663
1.60	1.70	1.25	0.85	1.65	1.20	0.80	14.6419	14.2633
2.35	2.70	2.—	1.35	2.65	1.95	1.35	24.5029	23.8692
1.15	1.25	0.90	0.65	1.20	0.90	0.60	10.4585	10.18808
0.35	0.45	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	2.6893	2.6197
1.25	1.35	1.05	0.70	1.35	0.95	0.70	11.6538	11.3524
2.10	2.45	1.80	1.25	2.40	1.75	1.20	21.8137	21.2494

PREZZI da riscuotersi per il percorso della ferrovia REGGIO-CIANO D'ENZA in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale *B*		
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	2	3	4	5	6	7
Bibbiano	Ferr. Reggio Ciano	Reggio Emilia	17	1.55	1.10	0.70
Cavriago	»	»	10	0.90	0.65	0.45
Ciano	»	»	26	2.35	1.70	1.10
Montecchio	Barco-Montecchio	»	17	1.55	1.10	0.70
Reggio S. S.	Reggio-Ciano	»	3	0.35	0.30	0.20
S. Polo	»	»	23	2.10	1.45	0.95

Allegato n. 8 all'Ordine di servizio n. 86-1916.

...e diramazione BARCO-MONTECCHIO, pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
0.60	0.60	0.50	0.35	0.60	0.45	0.35	4.599	4.482
0.40	0.40	0.35	0.25	0.40	0.35	0.25	2.705	2.636
0.90	0.95	0.65	0.50	0.90	0.65	0.50	7.034	6.853
0.60	0.60	0.50	0.35	0.60	0.45	0.35	4.599	4.482
0.20	0.20	0.20	0.15	0.20	0.20	0.15	0.812	0.791
0.75	0.80	0.60	0.45	0.75	0.60	0.45	6.222	6.063

PREZZI da riscuotersi per il percorso sulla ferrovia CANCELLO-BENE
base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Transiti (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanze dal transito in km.	Tariffa differenziale *B* (1)		
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	2	3	4	5	6	7
Apollosa S. Leucio . .	Cancello-Benevento	Benevento	9	0.75	0.55	0.35
Arpaia Airola			28	2.30	1.60	1.05
Arpaise Ceppaloni . .			14	1.15	0.80	0.55
Cervinara			23	1.90	1.35	0.85
Cancello V. Caudina .			49	4.00	2.80	1.85
Cervino Durazzano. .			38	3.10	2.20	1.45
Rotondi Paolisi . . .			25	2.05	1.45	0.95
S. Felice a C. Arienzo.			43	3.50	2.45	1.60
S. Maria a Vico . . .			40	3.25	2.30	1.50
S. Martino V. Caudina			19	1.55	1.10	0.75
Apollosa S. Leucio . .		Cancello	40	3.25	2.30	1.50
Arpaia Airola			21	1.70	1.20	0.80
Arpaise Ceppaloni . .			36	2.95	2.05	1.35
Benevento Centrale .			49	4.00	2.80	1.85
Benevento Città . . .			46	3.75	2.65	1.75
Cervinara			27	2.20	1.55	1.00
Cervino Durazzano. .			11	0.90	0.65	0.45
Rotondi Paolisi . . .			24	1.95	1.40	0.90
S. Felice a C. Arienzo.			6	0.50	0.35	0.25
S. Maria a Vico . . .			9	0.75	0.55	0.35
S. Martino V. Caudina			30	2.45	1.75	1.15

(1) Prezzo minimo per ogni biglietto (individuale o collettivo) L 0.55.

Allegato n. 9 all'Ordine di servizio n. 86-1916.

VENTO per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli, eseguiti in militari.

Tariffa speciale per operai (1)	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
0.30	0.30	0.25	0.15	0.30	0.20	0.15	2.364	2.232
0.90	0.95	0.70	0.50	0.90	0.65	0.45	7.355	6.944
0.45	0.45	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	3.677	3.472
0.75	0.75	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40	6.042	5.704
1.60	1.60	1.15	0.80	1.55	1.10	0.80	12.872	12.152
1.25	1.25	0.90	0.65	1.20	0.85	0.60	9.982	9.424
0.80	0.85	0.60	0.45	0.80	0.60	0.40	6.567	6.200
1.40	1.40	1.05	0.70	1.35	1.00	0.70	11.296	10.664
1.30	1.35	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65	10.508	9.920
0.60	0.65	0.45	0.35	0.60	0.45	0.30	4.991	4.712
1.30	1.35	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65	10.508	9.920
0.70	0.70	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35	5.616	5.203
1.15	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60	9.457	8.928
1.60	1.60	1.15	0.80	1.55	1.10	0.80	12.872	12.152
1.50	1.50	1.10	0.75	1.45	1.05	0.75	12.084	11.408
0.90	0.90	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	7.092	6.696
0.35	0.40	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20	2.889	2.728
0.80	0.80	0.60	0.40	0.75	0.55	0.40	6.304	5.952
0.20	0.20	0.15	0.10	0.20	0.15	0.10	1.576	1.488
0.30	0.30	0.25	0.15	0.30	0.20	0.15	2.364	2.232
0.95	1.00	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50	7.881	7.440

Ordine di servizio n. 87. (R.).

Introiti diversi estranei al traffico.

In sostituzione del capitolo XIII della istruzione N. 2-1906 (Servizio Ragioneria) vengono emanate le disposizioni riportate nell'allegato *A* al presente ordine di servizio.

Tutte le precedenti disposizioni contrarie in materia sono abrogate.

Allegato **A** *all'Ordine di servizio N. 87-1916.*

MODIFICAZIONI ALLA ISTRUZIONE N. 2-1906

(Servizio Ragioneria)

CAPITOLO XIII.

Introiti diversi estranei al traffico.

Art. 1.

Disposizioni di massima. — Le somme dovute all'Amministrazione per partite estranee al traffico sono di regola riscosse dalle stazioni in base ad ordini d'introito mod. R-109 o ad ordini di ripresa mod. R-101, che ricevono dai competenti uffici, o ad avvisi di introito mod. R-110 da esse emessi.

Gli ordini d'introito sono inviati al capo stazione titolare od al capo gestione autonomo, i quali ne prendono nota in apposito registro e li scaricano di mano in mano che vengono riscossi e versati, facendo le opportune sollecitazioni ai debitori ritardatari.

Tale registro deve, in occasione di verifiche delle gestioni, essere rimesso, insieme al bollettario mod. C. I-304, agli ispettori incaricati delle verifiche, per i necessari riscontri.

È fatta eccezione per gli ordini d'introito che riguardano somme da riscuotersi in località sedi di cassa, i quali devono essere inviati dagli uffici emittenti alla cassa stessa pel tramite dell'Ufficio di ragioneria, ove questo esiste, o del controllore di cassa quando l'Ufficio di ragioneria non sia in luogo. Però gli ordini relativi alla riscossione delle tasse di magazzinaggio e spese riguardanti materiali rifiutati dai Magazzini possono essere inviati alle stazioni.

Sui tagliandi *A* e *B* degli ordini d'introito R-109 debbono essere esposte con chiarezza tutte le indicazioni richieste dallo stampato, oltre al riferimento dei conti della nomenclatura cui sono da imputare le singole partite.

Le causali delle predette partite sono da specificare con tutti i particolari relativi agli estremi dei contratti, convenzioni, lettere d'obbligo, pratiche o disposizioni di addebitamenti speciali per prestazioni, forniture ecc., in base alle quali gli ordini furono emessi.

Se si tratta di somme da incassare periodicamente o ratealmente, devesi indicare anche il periodo o la rata cui le somme stesse si riferiscono.

Gli ordini d'introito relativi alle partite di cui sopra debbono essere emessi in ogni caso, e sempre a cura dei Servizi o degli uffici per conto dei quali furono stipulati gli atti corrispondenti o che hanno trattato le pratiche su accennate. Detti Servizi ed uffici hanno l'obbligo di prenotare in appositi scadenzari le date stabilite per la riscossione dei canoni fissi e di provvedere in tempo utile, rispetto alle scadenze medesime o ad altre date di riscossione che si possono presumere in base agli accordi intervenuti con le amministrazioni o ditte debitrici, per l'invio di tali ordini d'introiti alle casse o alle stazioni.

I Servizi e gli uffici suddetti comunicano agli Uffici di ragioneria copia degli atti, convenzioni, contratti, lettere d'obbligo, denunzie di contratti verbali ecc., e delle successive variazioni, non appena diventano esecutive. Altrettanto dicasi degli schemi di atti, convenzioni, contratti, ecc., qualora abbiano provvisoria esecutività.

In base a tali comunicazioni gli Uffici di ragioneria tengono aggiornati i propri scadenzari ed accertano che gli incassi corrispondano, sia per le date delle rispettive riscossioni, sia per ogni altro riguardo, ai patti contrattuali o alle particolari disposizioni prenotate pei casi di speciali addebitamenti.

Gli introiti riguardanti spese in conto indennizzi da rimborsarsi dalle ferrovie in corrispondenza sono effettuati mediante ordini di ripresa mod. R. 101 da emettersi dalle Divisioni Movimento che hanno trattato le relative pratiche di addebito.

Pe i materiali appartenenti alle scorte di magazzzino ceduti in vendita al personale o a terzi, spetta ai Magazzini ed ai Depositi combustibili di emettere gli ordini di introito sulle stazioni o sulle casse, a seconda dei casi.

Le stazioni, appena ricevuti gli ordini, debbono curarne l'incasso, rilasciando quietanza da staccarsi dal bollettario mod. Ci-304; le casse fanno invece uso del bollettario mod. R-169.

Nel caso che qualche debitore si rifiutasse di versare in tutto od in parte, la somma dovuta o sollevasse comunque eccezioni, le casse e le stazioni debbono tosto informarne l'ufficio emittente. Gli ordini d'introito non estinti entro il periodo di 15 giorni dalla data di ricevimento, devono essere dalle stazioni restituiti agli uffici emittenti, specificando sommariamente il motivo del mancato incasso, per le pratiche da farsi direttamente dagli uffici medesimi verso i debitori morosi. Le casse, invece, pur trattenendoli, devono segnalare agli uffici emittenti gli ordini d'introito in sofferenza, dopo il detto periodo di 15 giorni.

Per le somme riscosse dalle stazioni senza ordini d'introito, le stazioni stesse emettono, come si è detto, gli avvisi d'introito mod. R. 110, indicandovi chiaramente e dettagliatamente il titolo degli introiti, non omettendo, nei casi di vendita di merci deperibili, di allegare un esemplare del rispettivo verbale di vendita. Anche per queste somme si deve rilasciare, nei modi d'uso, quietanza sui moduli Ci-304.

Le stazioni debbono specificare sull'apposito registro gli estremi degli ordini d'introito restituiti agli uffici emittenti per mancata estinzione nel termine suaccennato, in modo che nella eventualità che le somme rispettive fossero versate dopo la restituzione degli ordini stessi e prima di ricevere un nuovo ordine di introito dalle Divisioni o dall'ufficio interessato, sia possibile alle stazioni medesime inserire nei relativi avvisi d'introito e nelle ricevute mod. Ci-304 gli estremi dei suddetti ordini e la motivazione di introito.

Gli ordini ed avvisi d'introito sono numerati progressivamente per esercizio finanziario dagli uffici o dalle stazioni emittenti. Nei casi di avvenuto annullamento per erronea compilazione o di inestinzione, i moduli relativi debbono essere uniti alla matrice, apponendo col timbro ad umido, od a mano, l'indicazione « Annullato », tanto sulla matrice quanto su ciascuno dei due tagliandi.

Art. 2.

Versamenti alla Cassa delle somme riscosse dalle stazioni. — Tutte le somme comunque introitate dalle stazioni sono da comprendere nel versamento alla cassa immediatamente successivo all'incasso, inscrivendone l'ammontare complessivo nella distinta di versamento mod. R-97 alla voce: « Introiti estranei al traffico » e specificandole nell'apposito tagliando del modulo medesimo per numero ed importo dei singoli ordini d'introito o di ripresa od avvisi d'introito.

Art. 3.

Trasmissione dei documenti relativi agli introiti estranei al traffico. — Il tagliando *A* degli ordini d'introito e di ripresa e i tagliandi *A* e *B* degli avvisi d'introito si allegano dalle stazioni all'elenco modulo R-97 che accompagna i versamenti alla cassa.

Il tagliando *B* dei moduli R-101 ed R-109 estinti, sono trasmessi dalle stazioni o dalle casse, nel giorno stesso dell'estinzione, all'ufficio emittente, il quale li unisce alle rispettive pratiche.

Art. 4.

Contabilità. — Le Casse assumono il carico degli introiti nello unico estratto giornaliero mod. R-172, unendovi i documenti giustificativi prescritti, e gli Uffici di ragioneria contabilizzano le relative somme col mandato di regolarizzazione mensile mod. R-13 a debito del conto « Cassa ».

Gli introiti riguardanti i Servizi e gli uffici che per la registrazione dei mandati a riassunto fanno capo agli Uffici di ragioneria, sono da questi accreditati direttamente ai conti di definitiva competenza; quelli invece che riguardano i Servizi e gli uffici incaricati della compilazione dei riassunti mensili, nonchè l'Ufficio 11° del Servizio Approvvigionamenti, sono accreditati al conto fuori bilancio « Introiti diversi da regolare » sottoconti:

a) « in sede », per le partite che debbono trovare il pareggio mensilmente in sede dell'Ufficio stesso;

b) « da altre sedi », per gli introiti eseguiti per conto di gestioni facenti capo ad altri Uffici di ragioneria.

Le partite concernenti la gestione prodotti sono da accreditarsi al conto d'ordine del Servizio Commerciale, e quelle relative agli apparecchi automatici di cui al punto 10 dell'ordine di servizio N. 172-1914 sono da accreditarsi al conto d'ordine del Servizio Movimento.

Contemporaneamente alla compilazione del suddetto mandato mensile di regolarizzazione, gli Uffici di ragioneria predispongono, per ciascuna delle sedi contabili della propria giurisdizione, compreso l'Ufficio 11° del Servizio Approvvigionamenti, un mandato d'ordine mensile destinato a riprendere e pareggiare integralmente nello stesso mese l'importo del credito dato al conto « Introiti diversi da regolare », a) « in sede ».

Gli Uffici di ragioneria compilano cinquinalmente l'elenco mod. R-112 degli introiti estranei al traffico e lo inviano, non più tardi del terzo giorno dalla scadenza della cinquina, alle Divisioni compartimentali ed agli uffici interessati, i quali devono accertare tosto, in base alle matrici dei mod. R-109, gli ordini di introito che figurano in sofferenza da quindici giorni dalla data d'invio, per le opportune sollecitazioni e per i provvedimenti del caso.

Le somme assegnate al sottoconto b) degli introiti diversi da regolare « da altre sedi » devono essere notificate pure cinquinalmente agli Uffici di ragioneria di giurisdizione, per il pareggio e le comunicazioni da farsi agli uffici interessati.

Le Divisioni compartimentali e le sedi contabili assimilate completano i mandati d'ordine ricevuti dagli Uffici di ragioneria, assegnando gli introiti ai conti definitivi d'entrata, li registrano nei propri riassunti e vi allegano gli elenchi mod. R-112 coi relativi tagliandi A dei mod. R-101, R-109 e R-110 ricevuti dagli Uffici di ragioneria.

Disposizioni transitorie.

Fino a quando non siano distribuiti dai Magazzini i nuovi moduli degli ordini di introito R-109, gli uffici emittenti dovranno provvedere ad apporre con timbro ad umido, od a mano,

sul tagliando *B* degli ordini stessi l'indicazione « Tagliando da restituire all'Ufficio emittente ».

Le casse e le stazioni dovranno, alla lor volta, fino a che non siano messi in uso i nuovi moduli, esporre sul tagliando *A* degli ordini d'introito l'indicazione, con timbro ad umido od a mano: « Eseguito l'incasso, il... », completandola e facendola seguire dalla firma.

Ordine di Servizio N. 88.

Servizio cumulativo con le ferrovie Salentine (linee Nardò-Tricase-Maglie e Lecce-Francavilla con diramazione Novoli-Nardò Centrale), con la ferrovia elettrica di Valle Brembana e con la ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto. — Aumenti di tariffa.

A principiare dall'11 maggio 1916, pei trasporti in servizio cumulativo con le ferrovie Salentine e Massa Marittima-Follonica Porto, e dall'8 stesso mese per la ferrovia di Valle Brembana saranno da osservarsi le disposizioni seguenti:

1) Ferrovie Salentine.

a) Trasporti di bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria in servizio cumulativo con la linea Nardò-Tricase-Maglie. — Nel prospetto allegato N. 1 al presente ordine di servizio si indicano le nuove quote e le rispettive tasse minime relative al percorso sulla detta linea pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria. Tale prospetto sostituisce quello N. 19 compreso nell'allegato 5 all'ordine di servizio N. 171-1913.

b) Concessioni speciali e trasporti militari per viaggiatori e bagagli in servizio cumulativo con la linea Nardò-Tricase-Maglie. — Nella parte « Avvertenze » dell'allegato A al « Prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, edizione 1° luglio 1913 », di contro alle indicazioni della linea suddetta, modificare come segue le tasse minime per spedizione dei bagagli:

L. 0,65 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo;
» 0,60 per la concessione speciale *B* e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Nell'allegato *B* al detto prontuario, tutti i prezzi relativi alle stazioni della linea stessa sono da sostituirsi con quelli indicati nell'unito prospetto allegato N. 2.

Le stazioni e le agenzie fornite di biglietti a destinazione fissa a tariffa ridotta interessanti detta linea, dovranno versarli all'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze ed in loro vece distribuire biglietti a percorso facoltativo, salvo a richiedere nuove serie a destinazione fissa qualora le vendite lo giustificassero.

c) Trasporti di viaggiatori e bagagli per stazioni della linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò Centrale. — Per i viaggiatori diretti a stazioni di questa linea, per i quali le stazioni delle ferrovie dello Stato sprovviste di biglietti a destinazione fissa dovessero rilasciare biglietti a percorso facoltativo, continueranno a formarne i prezzi in base alle tariffe interne della rete dello Stato, computandoli sulla distanza cumulata, ed in aggiunta ai prezzi così formati, dovranno riscuotere i supplementi indicati, tanto per i biglietti a tariffa ordinaria quanto per quelli a tariffa ridotta, nell'annesso prospetto allegato N. 3.

Nello stesso prospetto sono pure indicati i supplenti da riscuotersi per la registrazione diretta dei bagagli.

d) Trasporti di merci a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con le linee Nardò-Tricase-Maglie e Lecce-Francavilla Fontana con diramazione Novoli-Nardò Centrale. — Per i trasporti di merci a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con le dette linee dovranno essere applicati, per il percorso delle linee medesime, i seguenti aumenti di tariffa:

aumento del 6 per cento per i trasporti a grande velocità;

aumento del 3 per cento per i trasporti a piccola velocità accelerata ed ordinaria.

Essi dovranno computarsi sull'importo totale delle tasse spettanti alle ferrovie Salentine, compresi i diritti fissi, le soprattasse di transito e le tasse accessorie, esclusi soltanto gli assegni, le spese anticipate e quelle doganali.

Sugli importi così ottenuti dovrà essere aggiunta una ulte-

riore soprattassa del 5 % per i trasporti a grande velocità e del 10 % per i trasporti a piccola velocità accelerata ed ordinaria.

Tali aumenti, che sono dovuti anche pei trasporti effettuati in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, saranno da riscuotere suppletivamente in base ad apposite tabelle che verranno distribuite dall'Ufficio contabilità prodotti di Firenze.

Le tasse minime per spedizione sulla linea Nardò-Tricase-Maglie devono essere aumentate di cent. 10.

Per stabilire la quota parte delle tasse di porto soggetta agli aumenti di cui sopra per i trasporti da o per le stazioni della linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, ai quali si applicano, come è noto, le tariffe delle ferrovie dello Stato sul percorso cumulato, le stazioni dovranno dividere l'ammontare delle tasse di porto per il numero dei chilometri rappresentanti la distanza complessiva e moltiplicare il quoziente per il numero dei chilometri che interessano la linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale.

Pei trasporti fruenti delle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V., pei quali non è stabilita una quota suppletiva per il percorso della ripetuta linea deve essere computato, a favore della linea stessa, l'aumento di L. 0,05 per spedizione.

Per le spedizioni, poi, in servizio cumulativo con ambedue le linee sopra menzionate devono essere applicate, a favore delle ferrovie Salentine, le seguenti soprattasse di transito:

*a) **Grande velocità:***

Per ogni tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.: L. 0,35 con un minimo di L. 0,10 per spedizione.

b) Piccola velocità accelerata ed ordinaria:

Per ogni tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.: L. 0,30 con un minimo di L. 0,10 per spedizione, se trattasi di trasporti a piccola velocità non effettuati o non tassati a carro completo;

Per ogni tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.: L. 0,25 con un minimo di L. 1,50 per vagone, se trattasi di trasporti a piccola velocità accelerata oppure a piccola velocità ordinaria a carro completo o tassati per tali.

Le dette soprattasse, che sono dovute anche per i trasporti eseguiti in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, sono da esporre a parte sui documenti di trasporto e vanno applicate in base al peso reale o a quello minimo tassabile previsto dalle tariffe in vigore.

2) Ferrovia di Valle Brembana.

Trasporti di merci a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria. — Le soprattasse di transito stabilite pei trasporti anzidetti sono così modificate:

Grande velocità - Per ogni tonnellata L. 0,55, col minimo di L. 0,20 per spedizione;

Piccola velocità accelerata. — Per ogni tonnellata di derrate Lire 0,45;

Piccola velocità ordinaria - Per ogni tonnellata L. 0,40, col minimo di L. 0,20 per spedizione.

In conseguenza, devono essere aumentati di cent. 10 anche i prezzi delle tariffe speciali G. V. N. 1 e 11, i quali restano così modificati:

per i colli fino a Kg. 10 . . . . L. 0,40
per i colli da oltre 10 fino a Kg. 20 . . . » 0,60

L'abbuono di L. 0,40 per tonnellata e per ogni operazione di carico o scarico sui trasporti a piccola velocità ordinaria di merci delle ultime tre classi a carro completo, sarà concesso solo quando sia raggiunto il peso minimo stabilito per carro da dieci tonnellate dalle singole tariffe speciali in vigore sulle ferrovie dello Stato o si paghi per tale peso minimo.

3) Ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto.

Trasporti di merci a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria. — Per i detti trasporti deve essere applicato, per il percorso della citata ferrovia, l'aumento del 10 per cento.

Tale aumento è da computare in aggiunta all'importo risultante dall'applicazione di tutte le tasse, compresi i diritti fissi e le tasse accessorie, esclusi soltanto gli assegni, le spese anticipate e quelle doganali.

Le disposizioni di cui i punti 1 *d*) e 3 avranno effetto per i trasporti accettati dal giorno 11 maggio 1916 in poi; quelle di cui il punto 2 per i trasporti accettati dal giorno 8 stesso mese.

In relazione a quanto precede devono essere fatte opportune modificazioni ed aggiunte alle pag. 67, 92, 115 e 119 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza - edizione 1° aprile 1915 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato N. 1 all'Ordine di servizio N. 88-1916.

SOCIETA' ANONIMA DELLE FERROVIE SALENTINE

Linea Nardò - Tricase - Maglie.

Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Maglie alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Muro Leccese . . .	5	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	2.585	0.15	0.65
Sanarica	7	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	3.619	0.20	0.65
Poggiardo.	11	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	5.688	0.30	0.65
Spongano	15	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.70	0.80	7.755	0.40	0.65
Andrano Castigl. . .	20	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.75	0.85	0.95	1.05	10.340	0.55	0.65
Miggiano M. Specchio.	22	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.70	0.80	0.95	1.05	1.15	11.374	0.60	0.65
Tricase.	27	0.65	0.65	0.65	0.65	0.70	0.85	1.—	1.15	1.30	1.40	13.959	0.70	0.65
Tiggiano	30	0.65	0.65	0.65	0.65	0.80	0.95	1.10	1.25	1.40	1.60	15.510	0.89	0.65
Alessano Corsano . .	32	0.65	0.65	0.65	0.70	0.85	1.—	1.20	1.35	1.50	1.70	16.544	0.85	0.65
Gagliano Leuca . . .	37	0.65	0.65	0.65	0.80	1.—	1.15	1.35	1.55	1.75	1.95	19.129	1.—	0.65
Morciano B. Giuliano.	40	0.65	0.65	0.65	0.85	1.05	1.25	1.45	1.70	1.90	2.10	20.680	1.05	0.65
Lalve Ruggiana. . .	42	0.65	0.65	0.70	0.90	1.10	1.35	1.55	1.75	2.—	2.20	21.714	1.10	0.70
Dal transito di Nardò C.le alle seguenti stazioni o viceversa.														
Galatone Città . . .	3	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	1.551	0.10	0.65
Secli Neviano A. . .	8	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	4.136	0.20	0.65
Tuglie	15	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.70	0.80	7.755	0.40	0.65
Parabita	18	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.70	0.75	0.85	0.95	9.306	0.45	0.65
Matino.	20	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.75	0.85	0.95	1.05	10.340	0.55	0.65
Casarano	24	0.65	0.65	0.65	0.65	0.65	0.75	0.90	1.—	1.15	1.25	12.408	0.65	0.65
Ugento.	32	0.65	0.65	0.65	0.70	0.85	1.—	1.20	1.35	1.50	1.70	16.544	0.85	0.65
Presicce	39	0.65	0.65	0.65	0.85	1.05	1.25	1.45	1.65	1.85	2.05	20.163	1.05	0.65

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.65; Cani: per spedizione L. 0.65; Velocipedi: per macchina L. 0.35 (bicicli e velocimani sciolti od anche semplicemente imballati).

ALLEGATO N. 2

all' Ordine di servizio n. 88-1916

Allegato n. 2 all'Ordine di servizio n. 88-1916.

Società anonima delle ferrovie Salentine

Linea Nardò C.le-Tricase-Maglie.

Prezzi da riscuotersi per il percorso della ferrovia Nardò-Tricase-Maglie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	Transiti — (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli — Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogr.	
								pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
			Km.	I	II	III	III	I	II	III	I	II	III		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Alessano-Corsano	Nardò-Tricase-Maglie . . .	Maglie . . .	32	—	—	—	—	1.15	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60	8.263	8 050
		Nardò C.le	55	—	—	—	—	1.95	1.40	1.—	1.95	1.40	1.—	14.203	13.835
Andrano-Castiglione	»	Maglie. . . .	20	—	—	—	—	0.75	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40	5.165	5.031
		Nardò C.le	67	—	—	—	—	2.35	1.70	1.20	2.30	1.70	1.15	17.301	16.854
Casarano . . .	»	Maglie. . . .	63	—	—	—	—	2.25	1.60	1.15	2.20	1.60	1.10	16.268	15.847
		Nardò C.le	24	—	—	—	—	0.85	0.70	0.45	0.85	0.60	0.45	6.198	6.037
Gagliano-Leuca	»	Maglie. . . .	37	—	—	—	—	1.35	1.—	0.70	1.30	1.—	0.70	9.555	9.307
		Nardò C.le	49	—	—	—	—	1.75	1.30	0.90	1.70	1.20	0.85	12.653	12.326
Galatona Città.	»	Maglie. . . .	83	—	—	—	—	2.95	2.10	1.50	2.85	2.05	1.45	21.433	20.878
		Nardò C.le	3	—	—	—	—	0.15	0.15	0.10	0.15	0.15	0.10	0.775	0.755
Matino	»	Maglie. . . .	67	—	—	—	—	2.35	1.70	1.20	2.30	1.70	1.15	17.301	16.854
		Nardò C.le	20	—	—	—	—	0.75	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40	5.165	5.031

Miggiana-M. Specchia. . .	»	Maglie....	22	—	—	—	—	0.80	0.60	0.45	0.80	0.55	0.45	5.681	5.534
		Nardò C.le	65	—	—	—	—	2.30	1.70	1.15	2.25	1.60	1.15	16.785	16.850
Morciano-B. Giuliano. . .	»	Maglie....	40	—	—	—	—	1.45	1.05	0.75	1.40	1.05	0.75	10.329	10.062
		Nardò C.le	47	—	—	—	—	1.70	1.20	0.85	1.60	1.20	0.85	12.137	11.823
Muro Leccese .	»	Maglie....	5	—	—	—	—	0.20	0.20	0.15	0.20	0.20	0.15	1.292	1.258
		Nardò C.le	82	—	—	—	—	2.90	2.10	1.45	2.85	2.05	1.45	21.174	20.627
Parabita. . . .	»	Maglie....	69	—	—	—	—	2.50	1.75	1.30	2.35	1.75	1.20	17.818	17.357
		Nardò C.le	18	—	—	—	—	0.70	0.50	0.40	0.70	0.50	0.40	4.648	4.528
Poggiardo. . .	»	Maglie....	11	—	—	—	—	0.45	0.30	0.25	0.45	0.30	0.25	2.841	2.767
		Nardò C.le	76	—	—	—	—	2.70	1.95	1.40	2.60	1.90	1.35	19.625	19.117
Presicce-Acquarica . . .	»	Maglie....	48	—	—	—	—	1.70	1.30	0.85	1.70	1.20	0.85	12.395	12.074
		Nardò C.le	39	—	—	—	—	1.40	1.05	0.75	1.40	1.—	0.75	10.071	9.810
Salve Ruggiano	»	Maglie....	42	—	—	—	—	1.50	1.10	0.80	1.45	1.10	0.75	10.846	10.565
		Nardò C.le	45	—	—	—	—	1.60	1.15	0.85	1.60	1.15	0.80	11.620	11.320
Sanarica. . . .	»	Maglie....	7	—	—	—	—	0.30	0.20	0.15	0.30	0.20	0.15	1.808	1.708
		Nardò C.le	80	—	—	—	—	2.85	2.05	1.45	2.80	2.—	1.40	20.658	20.124
Secli-Neviano-Aradeo . . .	»	Maglie....	78	—	—	—	—	2.80	2.—	1.40	2.70	1.95	1.40	20.142	19.621
		Nardò C.le	8	—	—	—	—	0.30	0.25	0.20	0.30	0.25	0.20	2.066	2.013
Spongano . . .	»	Maglie....	15	—	—	—	—	0.55	0.45	0.30	0.55	0.45	0.30	3.874	3.774
		Nardò C.le	71	—	—	—	—	2.55	1.80	1.30	2.50	1.75	1.30	18.334	17.860
Tiggiano . . .	»	Maglie....	30	—	—	—	—	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	7.747	7.547
		Nardò C.le	56	—	—	—	—	2.—	1.45	1.05	1.95	1.40	1.—	14.461	14.087
Tricase	»	Maglie....	27	—	—	—	—	1.—	0.75	0.50	1.—	0.70	0.50	6.972	6.792
		Nardò C.le	60	—	—	—	—	2.10	1.60	1.10	2.05	1.50	1.05	15.494	15.093
Tuglie	»	Maglie....	72	—	—	—	—	2.55	1.90	1.30	2.50	1.80	1.30	18.592	18.111
		Nardò C.le	15	—	—	—	—	0.55	0.45	0.30	0.55	0.45	0.30	3.874	3.774
Ugento-Taurisano.	»	Maglie....	55	—	—	—	—	1.95	1.40	1.—	1.95	1.40	1.—	14.203	13.835
		Nardò C.le	32	—	—	—	—	1.15	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60	8.264	8.050

Allegato n. 3 all'Ordine di servizio n. 88-1916.

Società anonima delle ferrovie Salentine

Linea Lecce-Francavilla-F.na con diramazione Novoli-Nardò C.le

Supplementi, in centesimi di lira, da riscuotersi per i biglietti di corsa semplice a percorso facoltativo da rilasciarsi per stazioni della linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò C.le e per la registrazione dei bagagli.

STAZIONI	TRANSITI	Distanze dai T.ti Chilometri	Biglietti in base alle tariffe: Generale e differenziale A			Differenziale B e C			Militase soggetta o non soggetta a tassa di bollo			Tariffa differenziale ridotta dal 50 al 75 %	Bagagli per ogni 10 Chilog. (1)
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	3ª cl.	
Avetrana . . .	Francavilla . .	25	0.30	0.20	0.15	0.20	0.15	0.10	0.10	0.05	0.05	0.10	0.02
	Lecce . . .	40	0.50	0.35	0.20	0.35	0.25	0.15	0.15	0.10	0.05	0.15	0.02
	Nardò C.le . .	54	0.65	0.45	0.30	0.50	0.30	0.20	0.20	0.15	0.10	0.20	0.03
Campi Salentino .	Francavilla . .	48	0.60	0.40	0.25	0.40	0.30	0.20	0.20	0.10	0.10	0.15	0.03
	Lecce	15	0.20	0.15	0.10	0.15	0.10	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.01
	Nardò C.le . .	29	0.35	0.25	0.15	0.25	0.20	0.10	0.10	0.05	0.05	0.10	0.02
Carmiano Magliano	Francavilla . .	55	0.65	0.45	0.30	0.50	0.35	0.20	0.20	0.15	0.10	0.20	0.03
	Lecce	15	0.20	0.15	0.10	0.15	0.10	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.01
	Nardò C.le . .	22	0.30	0.20	0.15	0.20	0.15	0.10	0.10	0.05	0.05	0.05	0.02
Copertino	Francavilla . .	64	0.75	0.55	0.35	0.55	0.40	0.25	0.25	0.15	0.10	0.20	0.04
	Lecce	24	0.30	0.20	0.15	0.20	0.15	0.10	0.10	0.05	0.05	0.10	0.02
	Nardò C.le . .	13	0.15	0.10	0.05	0.10	0.10	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.01
Erchie Torre S. Susanna	Francavilla . .	24	0.30	0.20	0.15	0.20	0.15	0.10	0.10	0.05	0.05	0.10	0.02
	Lecce	38	0.45	0.30	0.20	0.35	0.25	0.15	0.15	0.10	0.05	0.10	0.02
	Nardò C.le . .	53	0.65	0.45	0.30	0.45	0.30	0.20	0.20	0.15	0.10	0.15	0.03
Guagnano . . .	Francavilla . .	42	0.50	0.35	0.25	0.40	0.25	0.15	0.15	0.10	0.05	0.15	0.02
	Lecce	21	0.25	0.20	0.10	0.20	0.15	0.10	0.10	0.05	0.05	0.05	0.02
	Nardò C.le . .	35	0.40	0.30	0.20	0.30	0.20	0.15	0.15	0.10	0.05	0.10	0.02

(1) Supplemento minimo centesimi 5 con arrotondamento di 5 in 5 centesimi per le quote superiori.

STAZIONI	TRANSITI	Distanze dai T.li Chilometri	Biglietti in base alle tariffe: Generale e differenziale A			Differenziale B e C			Militare soggetta o non soggetta a tassa di bollo			Tariffa differenziale ridotta dal 50 al 75 %	Bagagli per ogni 10 Chilog. (1)
			1a cl.	2a cl.	3a cl.	1a cl.	2a cl.	3a cl.	1a cl.	2a cl.	3a cl.	3a cl.	
Manduria	Francavilla	15	0.20	0.15	0.10	0.15	0.10	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.01
	Lecce	47	0.55	0.40	0.25	0.40	0.30	0.20	0.20	0.15	0.10	0.15	0.03
	Nardò C.le	62	0.75	0.50	0.35	0.55	0.40	0.25	0.25	0.15	0.10	0.20	0.04
Monteroni di Lecce-Leverano	Francavilla	59	0.70	0.50	0.30	0.50	0.35	0.25	0.20	0.15	0.10	0.20	0.03
	Lecce	19	0.25	0.15	0.10	0.15	0.10	0.10	0.05	0.05	0.05	0.05	0.01
	Nardò C.le	18	0.20	0.15	0.10	0.15	0.10	0.10	0.05	0.05	0.05	0.05	0.01
Nardò Città	Francavilla	74	0.90	0.60	0.40	0.65	0.45	0.30	0.25	0.20	0.15	0.20	0.04
	Lecce	34	0.40	0.30	0.20	0.30	0.20	0.15	0.15	0.10	0.05	0.10	0.02
	Nardò C.le	3	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.01
Novoli	Francavilla	51	0.60	0.45	0.30	0.45	0.30	0.20	0.20	0.15	0.10	0.15	0.03
	Lecce	11	0.15	0.10	0.05	0.10	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.01
	Nardò C.le	26	0.30	0.20	0.15	0.25	0.15	0.10	0.10	0.05	0.05	0.10	0.02
S. Pancrazio Salentino	Francavilla	32	0.40	0.30	0.20	0.30	0.20	0.15	0.10	0.10	0.05	0.10	0.02
	Lecce	30	0.35	0.25	0.15	0.25	0.20	0.15	0.10	0.05	0.05	0.10	0.02
	Nardò C.le	45	0.55	0.40	0.25	0.40	0.30	0.20	0.15	0.10	0.05	0.15	0.03
Salice Veglie	Francavilla	44	0.55	0.40	0.25	0.40	0.25	0.15	0.15	0.10	0.05	0.15	0.03
	Lecce	19	0.25	0.15	0.10	0.15	0.15	0.10	0.05	0.05	0.05	0.05	0.01
	Nardò C.le	33	0.40	0.30	0.20	0.30	0.20	0.15	0.10	0.10	0.05	0.10	0.02
Sava	Francavilla	11	0.15	0.10	0.05	0.10	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.01
	Lecce	52	0.60	0.45	0.30	0.45	0.30	0.20	0.20	0.15	0.10	0.05	0.03
	Nardò C.le	67	0.80	0.55	0.35	0.60	0.40	0.25	0.25	0.15	0.10	0.20	0.04

(1) Supplemento minimo centesimi 5 con arrotondamento di 5 in 5 centesimi per le quote superiori.

Circolare N. 44. (C.)

Carri austriaci, ungheresi e germanici.

(Vedi circolare n. 92-1915).

Fin dall'inizio della guerra sono rimasti sulle nostre linee 51 carri serbatoi di altre amministrazioni, 46 dei quali atti al trasporto di benzina e nafta, e 5 a quello di acqua potabile.

Sui carri stessi furono apposti: la sigla F. S. ed i numeri da 055000 a 055034, da 055100 a 055110, da 056100 a 056102, 056200 e 057100.

Ciò premesso, si rammenta alle stazioni ed agli uffici interessati che per i trasporti eseguiti con i detti carri è *dovuta la soprattassa dell'allegato* 14 *alle tariffe*, essendo essi da considerarsi di proprietà delle ferrovie dello Stato.

Sono esenti dalla detta soprattassa soltanto quelli N. 055004, 008, 009, 010, 014, 015, 016, 104 che sono da assimilarsi a quelli di proprietà privata perchè noleggiati, in data 1° settembre 1915, alla Società Eplondenti di Milano, il cui nome risulta scritto sui longaroni dei carri stessi.

Sono pure da escludersi dall'applicazione della detta soprattassa quelli N. 055018, 019, 020, 021, 022, 023 e 105 per il periodo dal 1° settembre al 31 dicembre 1915, durante il quale furono egualmente noleggiati alla Società Eplondenti di Milano.

È raccomandata la massima attenzione su quanto sopra.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai controllori del materiale.*

Il Direttore generale

R. DE CORNÈ.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(162740) - **Rizzo** Filippo - Manovale - Deposito Combustibili Catania - Soldato di fanteria - morto il 4 gennaio 1916.

(121915) - **Folli** Giacomo - Applicato - Magazzino Approvvigionamenti Bologna - Sottotenente di fanteria - morto il 14 marzo 1916.

(111572) - **Minuti** Giovanni - Applicato - Sezione Lavori Firenze - Sottotenente di fanteria - morto il 20 marzo 1916.

(85593) - **Tacchini** Giacomo - Applicato - Divisione Trazione Venezia - Capitano di fanteria - morto il 26 marzo 1916.

(121149) - **Bernaroli** Virgilio - Applicato - Divisione Lavori Torino - Sottotenente di fanteria - morto il 27 marzo 1916.

(153018) - **Gatti** Pietro - Aiutante applicato - Servizio Trazione - Sottotenente dei granatieri - morto il 29 marzo 1916.

MORTO IN SERVIZIO MILITARE VITTIMA DEL DOVERE.

(144735) - **Andreasi Bassi** Luigi - Operaio di 1ª classe - Servizio Movimento - Caporale maggiore d'artiglieria - morto il 7 aprile 1916.

Anno IX - N. 19

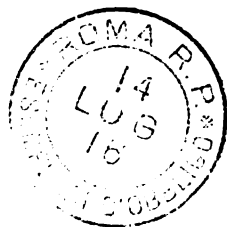
11 maggio 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

(Per memoria).

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

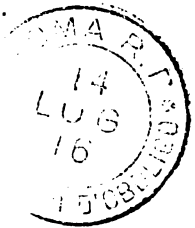
Roma, maggio 1916 — Tip. Editrice Nazionale C. 80

Ordine di Servizio N. 89. (C.).

Facilitazioni per i trasporti di cose occasionati dal terremoto del 13 gennaio 1915.

(Vedi ordine di servizio n. 12-1916).

Con riferimento al punto 2° del Capo III dell'ordine di servizio n. 12-1916, avvertesi che anche ai capi compartimento è affidato l'incarico di emettere richieste mod. C per trasporti in franchigia di materiali, attrezzi, suppellettili ecc., destinati a beneficio dei danneggiati dal terremoto del 13 gennaio 1915.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 90. (C.).

Servizio cumulativo con la Tripolitania e la Cirenaica (Libia).

(Vedi ordine di servizio n. 36 1916).

La Società di navigazione « Sicilia », valendosi delle facoltà accordatele, in via provvisoria, dal Ministero della marina, in dipendenza del decreto Luogotenenziale 19 aprile 1916, n. 438, ha aumentato del 60 % le quote marittime comprese nei prezzi risultante dal volume delle « Condizioni e tariffe » valevoli per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Libia.

Gli aumenti di cui sopra dovranno essere riscossi suppletivamente in base al prospetto che sarà distribuito, a cura dell'Ufficio contabilità prodotti di Firenze, il quale annulla e sostituisce quello di cui l'ordine di servizio N. 36-1916, eccezione fatta per i trasporti di « tessuti di cotone », dovendo rimanere fermo per essi l'aumento del 25 %.

L'ammontare di tali aumenti dovrà essere accreditato, dalle stazioni transito di mare, alla Società di navigazione.

La disposizione di cui il presente ordine di servizio avrà effetto per i trasporti accettati dal 16 maggio 1916 in poi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 91. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della fermata di Montignoso.

Dal giorno 16 maggio 1916 verrà aperta all'esercizio sulla linea Genova-Pisa, fra le stazioni di Massa e di Seravezza Querceta ,la fermata di Montignoso che dista km. 3 + 154,33 dalla stazione di Massa e km. 4 + 017,51 da quella di Seravezza Querceto ed è situata a destra della linea stessa.

La fermata è protetta da due semafori di 2ª categoria situati a sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dall'asse del F. V. di m. 1094 quello verso Massa e di m. 1106 quello verso Seravezza.

La fermata di Montignoso è ammessa ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli e cani, ed eseguirà il versamento dei suoi introiti, alla cassa compartimentale di Firenze ogni 5 giorni con la periodicità di cui la lettera *D* dell'elenco annesso all'ordine di servizio n. 184-1913.

Per le aggiunte da praticarsi in conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato », nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo » e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso presso le stazioni e gli uffici di controllo vedasi l'allegato al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 91-1916.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » si dovrà:

— a pag. 38 fra i nomi di Montiglio Murisengo e Montjovet aggiungere:

Montignoso	Genova-Pisa	Firenze 5° Pisa	Massa Carrara	74	V	B	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

— a pag. 85 nella tabella (74) *Genova-Pisa* e diramazione *Avenza-Carrara* aggiungere, fra Massa e Seravezza Querceta, il nome di Montignoso con le distanze seguenti:

Genova P. P. e Genova P.	Km. 126	Riva Trigoso	Km. 77
Genova Piazza Caric. locale	» 129	Moneglia	» 71
Genova Piazza Brignole	» 123	Deiva	» 67
Sturla	» 120	Framura	» 63
Quarto dei mille	» 119	Bonassola	» 60
Quinto al mare	» 117	Levanto	» 58
Via Cattaneo	» 116	Monterosso	» 53
Nervi	» 115	Vernazza	» 50
S. Ilario Ligure	» 114	Corniglia	» 47
Bogliasco	» 113	Manarola	» 45
Pontetto	» 112	Riomaggiore	» 44
Pieve di Sori	» 111	Spezia	» 37
Sori	» 110	Marcantone	» 33
Mulinetti	» 107	Vezzano	» 29
Recco	» 106	Arcola	» 26
Priaro	» 104	Sarzana	» 21
Camogli	» 104	Luni	» 15
S. Lorenzo	» 101	Avenza	» 10
S. Margherita Ligure	» 99	Carrara	» 15
S. Michele di Pagano	» 98	Massa	» 4
Rapallo	» 97	Seravezza Querceta	» 5
Zoagli	» 93	Pietrasanta	» 8
Chiavari	» 88	Viareggio	» 18
Lavagna	» 86	Torre del Lago	» 24
Cavi	» 83	Migliarino Pisano	» 32
Sestri Levante	» 81	Pisa Centrale e P. N.	» 40

Nel prontuario delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° marzo 1911) a pag 29 fra i nomi delle stazioni di Montiglio Murisengo e Montjovet si dovrà aggiungere:

Montignoso	**Livorno C.le**	**295**	**Livorno C.le-Roma**	**630**	**Livorno C.le Roma-Battipaglia**	**1081**

Infine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovrà:

— a pag. 9, fra i nomi di Montiglio Murisengo e di Montjovet aggiungere:

Montignoso	**34**	**12 bis**

— a pag. 34 dopo il nome della stazione di Massa aggiungere:

12 bis	**Montignoso**

ed indicare la distanza e l'istradamento relativi, regolandosi come appresso:

a) le stazioni della linea Genova-Pisa e la stazione di Carrara dovranno rilevare la distanza per Montignoso dalla tabella 74 a pag. 85 del Prontuario generale, già completata come sopra è detto:

b) le altre stazioni della rete dovranno invece formarla aggiungendo Km. 3 alla distanza indicata per Massa e Km. 4 a quella indicata per Seravezza Querceta, e scegliendo poi la distanza che dal confronto resulterà più breve. L'istradamento dovrà essere quello stesso indicato per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Circolare n. 45. (M. T. V.).

Treni sanitari per trasporto feriti e malati.

Con la cessazione del riscaldamento nei treni sanitari dovranno essere osservate, per la formazione, pulizia e manutenzione dei treni stessi, le seguenti disposizioni in sostituzione di quelle contenute nelle circolari n. 87-1915 e 15-1916.

1. *Composizione dei treni sanitari.* — Pel trasporto dei feriti e dei malati sono in circolazione i seguenti treni sanitari:

TRENI OSPEDALE DELLA CROCE ROSSA
E DEL S. M. ORDINE DI MALTA.

TRENI T. O. DA I A XXI DELLA C. R.
TRENI T. O. DA 1 A 4 DEL S. M. O. M.

1 DI - Servizio ferroviario e magazzino
1 CIz (tipo 1907) - Personale direttivo
1 CT (ex R. M. gr. 43000-43099) - Cucina
1 CIz (tipo 1907) - Magazzino, sala da pranzo ed infermeria
1 CIz (tipo 1910) - Personale di assistenza
4 CIz (tipo 1910) - Infermerie attrezzate a 2 ordini
1 CIz (tipo 1910) - Infermeria, farmacia e sala di medicazione
2 CIz (tipo 1910) - Infermerie attrezzate a 3 ordini
1 CT (ex R. M. gr. 43000-43099) - Infermeria per infetti con cassette mobili al tubo di scarico delle ritirate
1 DI - Servizio ferroviario e magazzino.

TRENO T. O. XXVI (SICULO) DELLA C. R.

1 D (a 2 compartimenti) - Servizio ferroviario e magazzino
2 CT (ex R. M. gr. 43000-43099) - Personale direttivo
1 CT (idem) - Sala di medicazione ed infermeria ufficiali

12 CT (idem) - Infermerie
1 CT (idem) - Farmacia, magazzino viveri e mensa
1 CT (idem) - Cucina
2 CT (idem) - Alloggio personale di assistenza
2 CT (idem) - Infermerie per infetti con cassette mobili al tubo di scarico delle ritirate
1 DI - Servizio ferroviario e magazzino.

In tutti i treni ospedali della C. R. e del S. M. O. M. funziona il freno continuo.

TRENI ATTREZZATI DELLA SANITÀ MILITARE.

Treni T. A. da 1 a 24 composti con carri.

1 D (a 2 compartimenti) - Servizio ferroviario e magazzino
10 F (da 16 tonn. e 42 mc.) - Infermerie
1 CT (gr. 43221-43299; 43400-43460; 43600-43669) - Cucina
1 ABIy (a corridoio laterale e con ritirata) - Personale direttivo
1 D o DI - Sala di medicazione
10 F (da 16 tonn. e 42 mc.) - Infermerie
2 F (da 12 tonn.) - Magazzino.

In questi treni non funziona il freno continuo. Almeno un terzo dei veicoli di ciascun treno deve essere con freno a mano.

Treni T. A. dal 25 al 38 composti con carrozze CIz.

1 D (a 2 compartimenti) - Servizio ferroviario e magazzino
1 ABIz (tipo nord) - Personale direttivo
1 CT (gr. 43221-43299; 43400-43460; 43600-43669) - Cucina
1 CIz (tipo 1907) - Infermeria
4 CIz (tipo 1910) - Infermerie
1 DIz - Sala di medicazione
4 CIz (tipo 1910) - Infermerie
1 CIz (tipo 1907) - Infermeria
1 FI (gr. 140001-099, 140200-299) - Magazzino.

Le CIz tipo 1907 dovranno essere orientate in guisa che i piccoli compartimenti si trovino verso le estremità del treno.

In questi treni funziona il freno continuo.

TRENI T. A. DAL 39 AL 48 COMPOSTI CON CARROZZE CT.

1	D	(a 2 compartimenti) - Servizio ferroviario e magazzino
1	ABIy	(58600-58615) - Personale direttivo
1	CT	(gr. 43221-43299; 43400-43460; 43600-43669) - Cucina
10	CT	(ex R. A.) - Infermerie
1	CT	(ex R. A.) - Sala di medicazione
10	CT	(ex R. A.) - Infermerie
1	FI	(gr. 140001-099, 140200-299) - Magazzino.

Le 20 CT destinate ad infermeria e quella che serve di sala di medicazione devono essere dei gruppi 38100-199, 38300-339, 38665-699, 38800-884. In mancanza di queste carrozze possono servire anche le 38054, 38061, 38072, 38079, 38089, 38099, 38201, 38209, 38217, 38891, 38894 a 38897, 39030, 39032 e, come carrozza sala di medicazione, anche le 38887, 38888, 38890, 38892, 38893, 38899 e 39031.

In questi treni, di massima, non funziona il freno continuo. Almeno un terzo dei veicoli di ciascun treno deve essere con freno a mano.

TRENI T. A. DAL N. 49 A 54 COMPOSTI CON CARROZZE CIz.

1	D	(a 2 compartimenti) - Servizio ferroviario e magazzino
1	CIz	(tipo 1907) - Personale direttivo
1	CT	- Cucina
3	CIz	(tipo 1907) - Infermerie
1	CIz	(tipo 1910) - Infermeria
1	DI	- Sala di medicazione
2	CIz	(tipo 1910) - Infermerie
1	CIz	(tipo 1907) - Infermeria
1	CIz	(tipo 1906) - Con cuscini sovrapposti ai sedili
1	FI	- Infermeria infetti
1	D	(a 2 compartimenti) - Servizio ferroviario e magazzino.

Le CIz del tipo 1907 sono di quelle aventi una delle ritirate ingrandita, cioè tale che entra in parte in uno dei compartimenti; le CT cucina, sono dei gruppi 43221-299, 43400-460, 43600-669; il carro FI è del gruppo 140000-140099 e 140200-140299.

È assolutamente necessario che nella composizione di questi treni i veicoli si seguano nell'ordine suindicato, ed inoltre che le carrozze CIz tipo 1907 arredate come infermeria, siano orientate in modo che la parte dalla quale si trova il vestibolo pel frenatore sia rivolta verso il bagagliaio DI sala di medicazione e che la carrozza del personale direttivo sia orientata in modo che il suddetto vestibolo riesca adiacente al bagagliaio.

In questi treni funziona il freno continuo.

N. B. — Nei bagagliai posti alle due estremità dei treni-ospedale, nonchè dei treni attrezzati della Sanità Militare TA da 49 a 54, un compartimento rimane a disposizione del personale ferroviario di servizio per cui, per questi treni, non occorre nelle stazioni di regresso lo spostamento, dalla coda alla testa, del bagagliaio.

Inoltre detti bagagliai devono essere orientati in modo che l'ambiente del personale ferroviario sia all'estremità del treno.

2. *Divieto di modificare la composizione dei treni.* — L'indicata composizione non deve per alcun motivo essere alterata, salvo i casi in cui, per disposizioni contenute negli ordini di movimento o per ragioni di circolazione, si rendesse necessario lo sdoppiamento dei treni per una parte del percorso.

Nelle stazioni nelle quali i treni attrezzati della Sanità Militare TA da 1 a 48 fanno regresso deve essere passato in testa il bagagliaio di servizio.

Le stazioni nelle quali i treni abbiano sosta sufficiente, ed in ogni caso quelle ove i treni sostano al termine di ciascun viaggio, debbono provvedere, se necessario, a regolarizzarne la composizione, togliendo i veicoli eventualmente eccedenti, aggiungendo i mancanti, sostituendo quelli di tipo non prescritto.

3. *Pulitura e disinfezione dei treni sanitari.* — I direttori dei treni ospedale e dei treni attrezzati provvedono col proprio personale alla *pulitura interna ed alla disinfezione dei treni.*

Il personale ferroviario deve provvedere alla *pulizia esterna* dei treni ed alla *fornitura dell'acqua* nei serbatoi delle ritirate delle carrozze, con le norme stabilite per i treni ordinari, nelle stazioni termine di corsa ed eventualmente nelle principali stazioni intermedie, nelle quali siavi sufficiente fermata.

La rifornitura dell'acqua potabile, compreso il trasporto dai punti di presa ai treni, deve di massima essere fatta a cura del personale addetto al treno stesso, coadiuvato dal personale ferroviario quando per tale operazione occorra l'uso di apparecchi dell'Amministrazione ferroviaria, come ad esempio botti con pompa, tubi mobili per condotta d'acqua ecc.

La vuotatura delle cassette per la raccolta delle feci applicate ai tubi di scarico delle ritirate delle carrozze per trasporto infetti dei treni ospedale deve essere fatta dal personale ferroviario nelle stazioni nelle quali le Divisioni Veicoli hanno stabilito venga fatta analoga operazione per le carrozze CIz adibite al trasporto profughi e prigionieri di guerra. Nelle altre località vi provvederà il personale sanitario addetto al treno stesso.

La vuotatura dei canteri mobili in dotazione ai treni sanitari deve sempre essere eseguita dal personale sanitario.

4. *Manutenzione dei veicoli dei treni sanitari.* — Le riparazioni eventualmente occorrenti, tanto all'esterno che all'interno dei veicoli in composizione ai treni sanitari, devono essere eseguite d'iniziativa del personale del Servizio Veicoli, od a richiesta dei direttori dei treni, al più presto possibile, compatibilmente coi mezzi disponibili nelle singole località.

Allorquando a veicoli in composizione a treni sanitari si verifichino avarìe tali da doverli trattenere in stazioni intermedie del viaggio, la stazione che li ha ritirati deve avvertire la prossima stazione nella quale riesca possibile sostituire i veicoli tolti, affinchè tenga pronti i veicoli occorrenti.

Quando invece le avarìe siano tali che permettano il proseguimento dei veicoli fino al termine del viaggio in corso, si dovrà provvedere, se possibile, alla riparazione dei veicoli avariati durante la sosta del treno a termine di viaggio, ed in caso contrario si dovranno sostituire i veicoli avariati.

Per facilitare le ricerche dei veicoli occorrenti per completare

la composizione dei treni ospedale, sono tenuti veicoli di scorta nelle segunti località: Milano, Verona, Bologna, Firenze, Roma e Bari.

Altre carrozze sono tenute di scorta a Mestre per sostituire eventualmente quelle dei treni attrezzati TA 39 a 48, che per qualunque motivo si rendessero inservibili.

Nessuna modificazione deve essere apportata ai veicoli che formano i treni sanitari od al loro arredamento, senza che sia stata approvata dai Servizi competenti. Perciò qualora pervenissero direttamente alle Officine, Squadre di Rialzo, Officine di carica accumulatori, ecc., richieste per l'esecuzione di modificazioni ai veicoli od all'arredamento dei treni sanitari, o per installazione di apparecchi speciali, le domande stesse devono essere rimesse alla Divisione Veicoli od a quella del Movimento dalla quale dipende la località che le ha ricevute, e queste a loro volta le trasmetteranno ai rispettivi Servizi per le pratiche del caso coll'Amministrazione o coll'Ente che ha allestito il treno.

Per quanto concerne le visite periodiche dei veicoli dei treni sanitari, è sospesa l'applicazione delle *Norme per le visite periodiche dei veicoli* di cui all'O. S. n. 281 del 14 ottobre 1915; valgono invece le speciali disposizioni date al personale del Servizio Veicoli.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 9, 11, 15, 32, 35, 41, 42, 44, 45, 46 *ed ai controllori del materiale.*

Circolare n. 46. (C)..

Certificati di nazionalità italiana degli speditori di merci per od in transito per la Francia.

Il Governo francese ha stabilito che dal 15 maggio 1916 i trasporti diretti od in transito per la Francia dovranno essere accompagnati da un certificato di nazionalità conforme al modello unito

(allegato *A*), dal quale resti provata, oltre la nazionalità degli speditori, che i loro capitali non provengono da sudditi di potenze in guerra con la Francia.

Si trascrive, per migliore notizia delle stazioni, la circolare all'uopo diramata dal direttore generale delle dogane francesi (allegato *B*).

Le stazioni cureranno l'osservanza delle norme di cui si tratta per evitare che le spedizioni abbiano, in mancanza del prescritto certificato, a rimanere giacenti nelle stazioni di confine. Ad ogni modo è bene inteso, che in forza degli articoli 8 delle tariffe interne e 10 della convenzione di Berna saranno a carico degli speditori tutte le conseguenze derivanti dall'inosservanza delle sopra accennate disposizioni.

Il provvedimento in parola non sopprime nè modifica l'altro relativo ai *certificati d'origine delle merci*, di cui alla circolare n. 3-1915 modificata con la circolare n. 31-1915.

Le stazioni di scambio colle ferrovie secondarie cureranno che anche le spedizioni provenienti da dette ferrovie siano scortate dal certificato di cui trattasi, onde evitare che le spedizioni abbiano, come sopra è detto, a sostare ai confini.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Allegato **A** *alla circolare n.* ***46-1916.***

CERTIFICAT

de nationalité pour les expéditions de marchandises à destination de la France ou en transit par la France, (2)

(Coût 6 Frs. Art. 166 du Tarif des Chancelleries).

(1-)..de France

à ....

Je soussigné .... (3)

Vu la déclaration faite par devant..(4)

Certifie après enquête que M ....(5)

Négociants, fabricants,

son de nationalité ....; que les capitaux producteurs employés pour la marche des affaires de M. M.?........................ ne proviennent pas de ressortissants des Puissances en guerre avec la France. Que M. M..(6), transitaires ou agents de transport ne sont ni sujets, ni protégés d'une Puissance en guerre avec la France et que les capitaux employés pour la marche de leurs affaires ne proviennent pas de ressortissants de Puissances en guerre avec la France.

En foi de quoi, j'ai délivré la présente attestation que le comparant .... à .... ont signé avec moi après lecture faite (7).

(ou) à laquelle est annexée la déclaration en bonne et due forme de..(8)

Vu et certifié .... Le..(1)

Le..(9)

N. B. Toutes fausses déclarations seront poursuivies au lieu d'expédition des marchandises à importer ou en transit, conformément à la législation locale.

---

(1) Ambassade, légation, consulat général, consulat, vice consulat, agence consulaire.

(2) Le "Certificat de Nazionalité" est exigé pour les expéditions de marchandises à destination de la France ou en transit à travers la France par application du décret du 27 septembre 1914, des Lois du 4 avril et du 17 août 1915.

(3) Ambassadeur, Ministre, etc.

(4) Autorités compétentes variant suivant les Pays et le localités, telles que agent diplomatique ou consulaire français, agent de la douane locale, président de chambre de commerce ou de chambre syndicale, commissaire de police, notaire, etc.

(5) Nom du ou des expéditeurs.

(6) Au cas où l'expédition est faite par un transitaire ou maison de transport.

Allegato 13 alla circolare n. 46-1916.

CIRCOLARE

In seguito ad accordi coi suoi colleghi dei dipartimenti ministeriali interessati, il ministro delle finanze ha deciso, il 23 febbraio 1916, che le disposizioni concernenti le prove di nazionalità per gli intermediari e spedizionieri saranno, per l'avvenire, estese a *tutti gli speditori* residenti nella Svizzera, in Italia, nella Spagna, in Olanda e negli Stati Scandinavi.

La misura non sarà applicata che trascorso un mese dalla presente notificazione.

Il certificato prodotto in appoggio di una prima spedizione sarà valevole per *6 mesi* per tutte le spedizioni importate per gli uffici di una stessa direzione. Nel caso in cui non tutte le importazioni avessero luogo per una stessa direzione, la formalità dovrà essere rinnovata presso ciascuno dei direttori nella cui circoscrizione si troveranno gli uffici d'entrata delle merci di cui si tratta.

Questa norma sarà ugualmente applicata agli intermediari, commissionari e spedizionieri.

Il capo della visita del servizio locale (Ispettore sedentario, Controllore principale o Ricevitore) potrà dispensare dalla nuova obbligazione le spedizioni fatte da privati ed *aventi manifestamente il carattere di operazioni non commerciali.*

Il direttore è pregato di portare la presente a conoscenza del servizio e del commercio.

Qui unito si trasmette un modello del certificato di nazionalità che dovrà essere presentato.

Le disposizioni della presente saranno applicate *a partire dal 15 maggio 1916.*

Circolare N. 47. (C.).

Viaggi del personale della Croce Rossa Italiana e del S. M. Ordine di Malta - Viaggi degli operai addetti ai lavori militari.

1° *Viaggi del personale della Croce Rossa Italiana e del Sovrano M. Ordine di Malta.*

In conseguenza delle disposizioni contenute nell'art. 1° del decreto Luogotenenziale del 25 luglio 1915 n. 1162, il personale della Croce Rossa Italiana (allegato 5 al regolamento trasporti militari), come pure quello del S. M. Ordine di Malta (allegato 5 *bis* al regolamento medesimo), è ammesso a fruire nei viaggi fatti per conto proprio, della tariffa militare, verso presentazione a partenza, di volta in volta, delle richieste mod. *B* prescritte dal regolamento trasporti militari.

La concessione è estesa anche ai viaggi sui piroscafi della navigazione di Stato.

2° *Viaggi degli operai addetti ai lavori militari in zona di guerra* (circolari 1, 8 e 12 del 1916).

A complemento delle disposizioni emanate con le circolari numero 1, 8 e 12 del 1916 è stato stabilito che i viaggi degli operai assoldati dall'autorità militare che recansi a compiere lavori in zona di guerra, o ne ritornano, possano avere luogo in base ai prezzi della concessione speciale XI (prezzi previsti per i viaggi nell'interno del regno) anche quando il pagamento delle tasse venga fatto dall'autorità militare o da chi per essa. Beninteso che gli operai dovranno viaggiare riuniti in squadre di almeno *cinque* persone adulte, o pagare il prezzo corrispondente, e dovranno essere presentati a partenza i documenti della concessione XI, debitamente vistati dalle autorità competenti, oppure degli elenchi in doppio esemplare indicanti le generalità degli operai che viaggiano, la

stazione di partenza e quella di destinazione, e debitamente vistati dall'autorità militare.

È stato pure ammesso che anche i viaggi di ritorno degli operai di cui è parola, possano essere effettuati, come già quelli di andata di cui alla circolare n. 1 pubblicata col Bollettino n. 1-1916, in conto corrente, verso presentazione alla stazione di partenza di un elenco in doppia copia delle persone che viaggiano, su cui siano indicate le stazioni di partenza e di destinazione ed apposto il visto dell'autorità militare locale per attestare che trattasi di viaggi di interesse militare.

La stazione di partenza si atterrà per il rilascio del biglietto e per le ulteriori modalità, a quanto è stato stabilito dalla circolare n. 1 suaccennata per i viaggi di andata.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8 *e* 9.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
2ª	Delegato	**Falcone** dott. Gustavo - Ispettore capo - Div. Mov. Bologna	Rinunciatario
2ª	Delegato supplente	**Paldi** ing. Cesare - Ispettore - Sez. Lav. Udine	Diventato delegato
3ª	Delegato	**Picozzi** Mauro - Sotto capo ufficio - Div. Mov. Genova	**Picozzi** Mauro - Capo ufficio - Div. Mov. Genova
3ª	Delegato supplente	**Guiducci** Adolfo - Sotto ispett. - Ufficio Div. Ancona	**Guiducci** Adolfo - Ispettore - Uff. Div. Ancona
5ª	Delegato	**Rossi** Gaetano - Appl. tecnico - Serv. Lav. Roma	**Rossi** Gaetano - Appl. tecnico - Div. Lav. Bari
6ª	Id.	**Morra** Paolo - Applicato - Div. Mov. Genova	**Morra** Paolo - Applicato princ. - Div. Mov. Genova
6ª	Delegato supplente	**Bovio** Giulio - Applicato - Div. Mov. Bologna	**Bovio** Giulio - Applicato princ. - Div. Mov. Bologna
7ª	Delegato	**Cavalieri** Luigi - Aiut. appl. - Div. Mov. Bologna	**Cavalieri** Luigi - Aiut. appl. - Staz. Ferrara
9ª	Delegato supplente	**Antonello** Giacomo - Portiere - Div. Traz. Venezia	**Antonello** Giacomo - Usciere - Div. Traz. Venezia
10ª	Rappresentante supplente	**Cavallera** dott. Emilio - Capo gestione - Agenzia Fabbrica mattonelle Novi Ligure	**Cavallera** dott. Emilio - Capo magaz. di 2° gr. - Agenzia Fabbrica mattonelle Novi Ligure
10ª	Delegato	**Ceranto** rag. Luigi - Capo gestione - Mag. Verona	**Ceranto** rag. Luigi - Capo mag. di 2° gr. — Mag. Verona
10ª	Id.	**Mandara** Raffaele - Capo gestione - Magaz. Appr. Foggia	**Mandara** Raffaele - Capo mag. di 2° gr. - Magaz. Appr. Foggia

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
11ª	Delegato supplente	**Raffaldi** Vittorio - Applicato - Mag. Verona	8-2-916 Richiamato alle armi
17ª	Rappresentante	**Ferrero Regis** Francesco - Capo dep. di 1° gr. - Dep. loc. Napoli	**Ferrero Regis** Francesco - Capo dep. princ. - Dep. loc. Napoli
17ª	Delegato supplente	**Vergoni** Augusto - Capo dep. di 1° gr. - Dep. loc. Milano C.	**Vergoni** Augusto - Capo dep. princ. - Dep. loc. Milano C.
19ª	Delegato	**Valle** Gustavo - Macchinista - Dep. Loc. Castellamare Adr.	**Valle** Gustavo - Macchinista - Dep. Loc. Treviso
27ª	Id.	**Scotti** Carlo - Capo staz. di 3° gr. - Staz. Torino P. N.	**Scotti** Carlo - Capo staz. di 3° gr. - Uff. Div. Mov. Torino
31ª	Delegato supplente	**Grillini** Alberto - Applicato - Staz. Torre C.	**Grillini** Alberto - Applicato - Staz. Teano
33ª	Delegato	**Garribba** Alfredo - Guardia di staz. - Staz. Roma Trastevere	**Garribba** Alfredo - Aiut. appl. - Staz. Roma Trastevere
34ª	Id.	**Amenta** Gaetano - Deviatore - Staz. Modica	**Amenta** Gaetano - Capo sq. alle merci - Staz. Modica
35ª	Delegato supplente	**Conforti** Averino - Manovratore - Staz. Pavia	**Conforti** Averino - Frenatore - P. V. Pavia
38ª	Delegato	**Gervasi** Giuseppe - Capo cond. - P. V. Taranto	1-5-916 Esonerato
38ª	Delegato supplente	**Mazzei** Alfredo - Capo cond. - P. V. Bari	Diventato delegato
40ª	Delegato	**Mastrodomenico** Vito - Capo tecnico di 2° gr. - Rip. coll. loc. Napoli (Servizio Trazione)	**Mastrodomenico** Vito - Capo tecnico di 1° gr. - Rip. coll. loc. Napoli (Servizio Trazione)
40ª	Delegato supplente	**Perego** Pietro - Capo tecnico di 2° gr. - Dep. loc. Milano C.	**Perego** Pietro - Capo tecnico di 1° gr. - Dep. loc. Milano C.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

SENTENZE

Acque pubbliche - Lavori di difesa del fondo privato - Incompetenza giudiziaria.

Qualsiasi controversia circa le spese necessarie a difendere i fondi dei privati dal deflusso delle acque è sottratta alla competenza dell'Autorità giudiziaria e demandata alle speciali giurisdizionali amministrative.

Nè monta che l'opera possa costruirsi sul fondo, che si presume danneggiato, senza toccare l'alveo del torrente od il margine della strada pubblica, dappoichè il giudizio sulla necessità del lavoro e sui suoi effetti in relazione al regime delle acque pubbliche dovrebbe sempre essere dato dai competenti organi amministrativi.

CASSAZIONE DI ROMA (Sezioni Unite) - Sentenza 22 gennaio-15 febbraio 1916 - (*P. P.* Mortara; *Est.* Civiletti-Marracino; *P. M.* D'Amelio) - Maraviglia c. Meridionali e Ferrovie Stato.

IN FATTO.

Rileva che Bartolomeo Maraviglia citava innanzi al Tribunale di Ariano la Società delle ferrovie Meridionali per ottenere il risarcimento dei danni arrecati ad un suo fondo dalla costruzione di un ponte sul torrente *Miscano*, che restringendo l'alveo di questo, aveva fatto riversare le acque contro il fondo suddetto.

Che, disposta una perizia i periti non solo accertarono l'esistenza dei danni già avvenuti, e ne determinarono l'ammontare, ma indicarono anche le opere necessarie ad evitarne dei futuri ed

il Tribunale condannò la Società al pagamento, dichiarando la propria incompetenza a disporre le opere progettate.

Che, dopo 20 anni, il Maraviglia citò novellamente la Società, assumendo di avere invano reclamato dall'Autorità amministrativa la esecuzione delle opere necessarie ad impedire la continuazione dei danni, e domandò non solo il risarcimento ma anche che si dichiarasse la Società tenuta alla esecuzione di dette opere, progettate da un ingegnere di sua fiducia. Il Tribunale ammise una perizia, ma la Corte di Appello limitò l'incarico del perito all'accertamento dei danni di già avvenuti, dichiarando la propria incompetenza a conoscere della opportunità delle opere, la cui esecuzione si reclamava dal Maraviglia. Ed eseguito il mezzo istruttorio, il Maraviglia otteneva una nuova condanna per risarcimento a carico della Società.

Che il Maraviglia, con atto del 21 luglio 1909, citava ancora una volta la Società delle Meridionali, assumendo di non avere potuto procedere ai lavori di bonifica, progettati dal perito giudiziale, e che nuovi e più ingenti danni, si erano verificati sul suo fondo, e chiedeva quindi non solo il risarcimento, ma anche una espressa decisione circa l'obbligo della convenuta di costruire una diga per rimuovere defintivamente ogni possibilità di danno, dichiarando di essere pronto a consentire, che le opere di difesa fossero costruite nel suo fondo, e rinunciando a qualsiasi indennità.

La Società chiamò in garanzia l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, e chiese di essere messa fuori causa, il Tribunale sospeso di provvedere su codesta istanza, ammise una perizia per la valutazione dei danni, dichiarando però di non poter incaricare il perito di progettare le opere richieste dal Meraviglia, perchè all'accoglimento di tale domanda ostavano i precedenti giudicati e la legge.

Appellò da questa sentenza il Maraviglia per avere il Tribunale dichiarata improponibile la sua domanda diretta ad ottenere che le opere di difesa fossero eseguite nel suo fondo; appellò anche la Società delle Meridionali, perchè il Tribunale non aveva dichiarata inammissibile nei suoi rapporti l'azione proposta dal Maraviglia, e l'Amministrazione delle ferrovie di Stato produsse appello incidentale. La Corte di Appello di Napoli dopo avere accolto il gravame delle Meridionali, rigettò quello del Maravi-

glia, e dichiarò assorbito l'appello incidentale dell'Amministrazione, compensando le spese.

Le ferrovie di Stato ricorsero in Cassazione assumendo che il riscatto, avvenuto in forza della legge 15 luglio 1906, non esonerava la Società costruttrice dall'obbligo di risarcire i danni arrecati al fondo Maraviglia per effetto della costruzione.

Ricorse anche il Maraviglia, per tre motivi, sostenendo la proponibilità della domanda relativa alla costruzione delle opere di difesa nel suo fondo, sia per le disposizioni di legge che regolano la materia, sia perchè la Corte aveva precedentemente affermata, nello stesso punto, la propria competenza, ed egli invocò la cosa giudicata, e la denunziata sentenza omise di provvedere in proposito .

La Corte di cassazione di Napoli, rilevando che i due primi motivi del ricorso Maraviglia involgevano un'eccezione di incompetenza dell'Autorità giudiziaria, ordinò la trasmissione degli atti a queste Sezioni unite.

IN DIRITTO.

Osserva la Corte, che per la legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865 spetta esclusivamente alla pubblica Amministrazione provvedere alla formazione dei progetti relativi alle strade ordinarie e ferrate, alla costruzione ed all'ordinamento di esse; come a tutti i lavori accessori e supplementari. Per conseguenza qualsiasi apprezzamento sulla utilità di un'opera, la determinazione dei suoi limiti ed effetti delle sue modalità interne ed esterne, è riservata al discrezionale criterio degli organi amministrativi, ed è sottratta all'ordinario sindacato giurisdizionale. Onde secondo il nostro ordinamento giuridico, il privato che abbia subìto un danno, ha diritto di esserne risarcito, in applicazione dell'articolo 46 della legge di espropriazione, ma non ha azione per ottenere dalla pubblica Amministrazione la costruzione di nuove opere, che egli creda atte ad evitare danni futuri. La opportunità o la necessità di un'opera supplementare, che comunque si riannodi alla costruzione della strada, e che, anche indirettamente, interessi l'Amministrazione, per le sue funzioni di polizia, non può essere avvisata se non con un giudizio estimativo da parte

degli organi della stessa Amministrazione, ed al quale il potere giudiziario è naturalmente estraneo sotto ogni aspetto. E così mentre negli arti. di 229 e 232 della citata legge sui lavori pubblici è fatto obbligo all'esecutore della strada di tutelare la proprietà dei privati, nessuna azione è concessa a costoro per costringere l'Amministrazione all'adempimento delle prescrizioni ivi indicate.

Inoltre per l'art. 124 della suddetta legge (modificato con la legge 30 marzo 1893 n. 1730 e riprodotto nell'articolo 2 del testo unico approvato con R. D. 25 luglio 1904 n. 523) spetta esclusivamente all'Autorità amministrativa lo statuire o provvedere, anche in caso di contestazione *sulle spese di qualunque natura che possono avere relazione col buon regime delle acque* con la difesa e conservazione delle sponde, e così pure in ordine ai ripari ed argini. Ed in forza di tale disposizione, che nella sua formula generica ed ampia, abbraccia tutti i casi possibili, fu constantemente deciso da questo Collegio che qualsiasi controversia circa le opere necessarie a difendere i fondi dei privati dal deflusso delle acque, è sottratta alla competenza dell'Autorità giudiziaria e demandata alle speciali giurisdizioni amministrative, in conformità alla testuale disposizione del capoverso dello stesso articolo.

Nè monta che, nella specie l'opera richiesta dal ricorrente potrebbe essere costruita nel fondo di lui, e non già nell'alveo del torrente, e sul margine della strada. Questa peculiare circostanza non induce ad applicare una diversa norma di competenza, giacchè il giudizio sulla necessità dell'opera e sui suoi effetti, in relazione al regime delle acque pubbliche, dovrebbe sempre esser dato dai competenti organi dell'amministrazione.

Per le esposte considerazioni il primo ed il secondo motivo del ricorso Maraviglia, demandato per legge al giudizio delle Sezioni Unite, debbono essere respinti.

Osserva il Supremo Collegio, che per ragioni di connessità e d'inscindibile subordinazione, queste Sezioni Unite sono investite di giurisdizione anche rispetto al terzo motivo, col quale il ricorrente denunzia la sentenza di appello per avere omesso di pronunciare sulla proposta eccezione di cosa giudicata e per avere disconosciuto, che la questione di competenza era stata già irretrattabilmente risoluta in senso affermativo.

Che invece la Corte di merito nell'esaminare l'appello del Maraviglia non omise di pronunciare sulla eccezione di cosa giudicata, specificatamente rilevando, che l'opera, della quale si voleva la costruzione, era attinente al buon regime delle acque, e perciò ad autorizzarla era competente l'Autorità amministrativa: «.Così come fu già giudicato precedentemente in rapporto fra Maraviglia e la Società delle ferrovie ».

Che in esplicazione della loro funzione giurisdizionale, queste Sezioni Unite, chiamate a decidere sulla esistenza o meno del preteso giudicato, che la denunziata sentenza avrebbe violato, debbono necessariamente riconoscere, che nei precedenti giudizi (come fu esposto in narrativa) venne sempre ritenuta la incompetenza dell'Autorità giudiziaria a provvedere sulla necessità e sulla esecuzione delle opere delle quali il Maraviglia reclamava la costruzione. E nella sentenza del marzo 1909, che dal ricorrente s'invoca, la Corte di Appello esaminò soltanto la questione relativa alle opere di bonifica necessarie nel fondo del Maraviglia, e ritenne che di queste a ragione si era occupato il perito giudiziale, appunto perchè nella valutazione dei danni, occorreva tenere calcolo della spesa necessaria a ridurre il fondo allo stato in cui era prima del deprezzamento. Dunque il giudicato non si formò in ordine alla costruzione delle opere di difesa dirette ad evitare danni futuri, ma circa le spese di bonifica necessarie per riparare i danni già avvenuti.

Epperò la eccezione di cosa giudicata è priva di fondamento ed anche il terzo motivo di ricorso nel suo duplice aspetto merita di essere respinto.

Attesochè nei rapporti fra l'Amministrazione delle ferrovie di Stato e ferrovie Meridionali l'esame del ricorso spetta alla Corte di Cassazione territoriale.

Attesochè il soccombente è tenuto a sopportare le spese di lite, una allo onorario di avvocato, ed alla perdita del deposito (articolo 541 Codice di procedura civile).

Per questi motivi: La Corte di cassazione a Sezioni unite rigetta il ricorso prodotto dal cav. Bartolomeo Maraviglia con atto del 25 agosto 1914 contro la sentenza della Corte di appello di Napoli del 29 aprile stesso anno, e condanna il ricorrente alla perdita del deposito di L. 150 alle spese, ecc.

Errata-corrige

Ordine di servizio n. 85 (Bollettino ufficiale n. 17-1916).

A pag. 402 - Nell'elenco delle stazioni francesi le stazioni di Château Thierre, e Nogent l'Artand-Charly devono essere ortograficamente corrette in Château Thierry e Nogent l'Artaud-Charly.

La distanza da Nogent l'Artaud-Charly a Pino esposta in Km. 670 deve essere corretta in Km. 770.

In fine della stessa pagina deve essere corretto come sopra il nome della stazione di Nogent l'Artand-Charly.

Ordine di servizio n. 63 (Bollettino ufficiale n. 13-1916).

Nella intestazione dei punti *d*) ed *e*) di seguito alle parole « piccola velocità accelerata » aggiungere « ed ordinaria ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. 4 00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 20

18 MAGGIO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

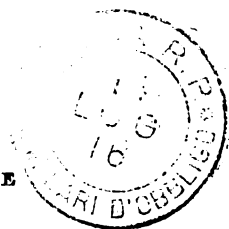
Roma, maggio 1916 — Tip. Editrice Nazionale C. 80

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

In appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

LEGGE 27 *aprile* 1916, *n.* 551, *che autorizza la costruzione dei tronchi centrali della ferrovia Aulla-Lucca* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

È autorizzata la costruzione, a cura diretta dello Stato, dei tronchi Castelnuovo di Garfagnana-Piazza al Serchio; Piazza al Serchio-Minucciano; Minucciano-Molino d'Aiola e Molina d'Aiola-Monzone, a completamento della ferrovia Aulla-Lucca.

Art. 2.

Per la costruzione dei tronchi suddetti è autorizzata, in aggiunta allo stanziamento normale di 50.000.000 annui di cui all'art. 1 lettera *b*, della legge 4 aprile 1912, n. 297, la spesa di lire 30.000.000 da stanziarsi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 maggio 1916, n. 114.

per lire 500.000 nell'esercizio finanziario 1915-916;

per lire 5.000.000 in ciascuno dei cinque esercizi finanziari successivi, dal 1916-917 al 1920-921;

per le residuali lire 4.500.000, nell'esercizio finanziario 1921-922.

Art. 3.

Per la provvista dei fondi occorrenti, il Ministero del tesoro, oltre che dai mezzi indicati dalle leggi 24 dicembre 1908, n. 731, 15 maggio 1910, n. 228 e 21 marzo 1912, n. 191, è autorizzato anche a valersi di operazioni finanziarie di tesoreria.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 27 aprile 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

CARCANO — MORRONE — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 19 *marzo* 1916 *n.* 500, *col quale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, è autorizzata, nell'interesse del pubblico servizio, ad espropriare in tutto od in parte il diritto di privativa industriale* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 30 ottobre 1859, n. 3731, sulle privative industriali;

Vista la legge 25 giugno 1865, n. 2356, sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica;

Visto il R. decreto 28 gennaio 1915, n. 49, che concede allo Stato, nello interesse della difesa nazionale e pel solo uso militare, la espropriazione in tutto od in parte del diritto di privativa;

Considerata la necessità di disciplinare l'espropriazione del diritto di privativa, per assicurare la continuità dell'esercizio delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro di agricoltura, industria e commercio, di concerto col ministro dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, può, nello interesse del pubblico servizio, espropriare in tutto od in parte il diritto di privativa industriale od usare della invenzione senza il

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, 9 maggio 1916, n. 109.

consenso del titolare della privativa, in seguito a Regio decreto emanato, su proposta del ministro competente, di concerto col ministro del tesoro e sentito il Consiglio dei ministri.

Contro il decreto Reale è ammesso il ricorso in via contenziosa, anche in merito, al Consiglio di Stato, senza effetto sospensivo.

Alla persona espropriata, o della cui invenzione la Amministrazione delle ferrovie dello Stato fa uso, spetta un'indennità, che, in mancanza di accordo fra le parti, sarà determinata da uno o tre periti nominati dal presidente della Corte di appello.

Art. 2.

Il sequestro e la descrizione, di cui agli articoli 68 e seguenti della legge 30 ottobre 1859, n. 3731, sulle privative industriali, non sono ammessi per le cose adoperate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nell'interesse del pubblico servizio.

Art. 3.

Il presente decreto, che avrà effetto dalla sua pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale* del Regno, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 marzo 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CAVASOLA — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 6 *aprile* 1916, *col quale sono accettate le dimissioni del gr. uff. avv. Goffredo Galeazzi da consigliere di amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il R. decreto 13 maggio 1915, col quale il gr. uff. avvocato Goffredo Galeazzi fu nominato consigliere di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Vista la lettera con la quale il detto gr. uff. avvocato Goffredo Galeazzi rassegna le dimissioni dalla indicata carica;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Sono accettate le dimissioni del gr. uff. avv. Goffredo Galeazzi dall'ufficio di consigliere di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 6 aprile 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 maggio 1916, n. 114.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 6 *aprile* 1916, *n.* 449, *che approva le norme riguardanti gli atti intesi ad impedire o trattenere il pagamento di somme dovute dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private, modificata dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, e dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Udito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio di Stato e la Corte dei conti;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Sono approvate le annesse norme riguardanti gli atti intesi ad impedire o trattenere il pagamento di somme dovute dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, vistate, d'ordine Nostro, dal ministro proponente.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 maggio 1916, n. 109.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 6 aprile 1916.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA — CIUFFELLI — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Norme riguardanti gli atti intesi ad impedire o trattenere il pagamento di somme dovute dall' Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 1.

I vincoli di ogni specie sugli stipendi, sulle paghe e sulle pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, in quanto consentiti dalla legge 30 giugno 1908, n. 335, dagli articoli 1 e 10 della legge 25 giugno 1909, n. 372, e dalla legge 13 luglio 1910, n. 444, sono disciplinati dalle disposizioni contenute nello speciale regolamento per l'applicazione di dette leggi.

In tutti gli altri casi, agli atti permessi dalla legge, intesi ad impedire o trattenere un pagamento di somme a carico del bilancio delle ferrovie dello Stato, si applicano le disposizioni seguenti:

Art. 2.

Salvo, in materia di trasporti, il disposto dell'articolo 11, gli atti di cui al secondo comma dell'articolo 1 debbono essere notificati al direttore generale, che ne dà corrispondente notizia anche all'ufficiale incaricato del pagamento con la procedura di cui all'articolo 6.

Può per altro il creditore fare tale notificazione all'ufficiale, cassiere o agente incaricato del pagamento, il quale ne informerà immediatamente il direttore generale (1).

(1) Vedasi art. 30 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Tali procedimenti si applicano anche ai depositi ricevuti per qualsiasi titolo dall'Amministrazione, esclusi quelli custoditi dalla Cassa dei depositi e prestiti.

Art. 3.

L'impedimento al pagamento di somma a carico del bilancio delle ferrovie dello Stato non può aver luogo se non mediante pignoramento, sequestro od opposizione fatta nei modi e nei casi espressamente stabiliti dalle leggi. Nessun impedimento può essere costituito mediante semplici inibitorie o diffide.

Le cessioni, le delegazioni, le costituzioni di pegno, come pure gli atti di revoca, rinuncia, modificazione, o anticipata liberazione, degli effetti, o vincoli, da dette contrattazioni dipendenti, debbono risultare da atto pubblico, o da scrittura privata autenticata nelle firme da notaio e la loro notificazione deve farsi per originale, o per copia autenticata nei modi fissati dall'articolo 1333 del codice civile. Questa disposizione si applica anche agli atti diretti a revocare, rinunciare, modificare o liberare anticipatamente gli effetti dei pignoramenti o dei sequestri.

Art. 4.

Gli atti intesi a colpire somme dovute dall'Amministrazione, o comunque ad estenderne, limitarne od annullarne gli effetti, debbono indicare il titolo e l'oggetto del credito che si vuole colpire o liberare ed essere notificati nella forma delle citazioni.

Negli atti che mirino a colpire crediti verso l'Amministrazione ferroviaria non si possono comprendere anche crediti verso altre Amministrazioni dello Stato.

Art. 5.

Per le somme dovute dall'Amministrazione per appalti di servizi, lavori e forniture si osservano le disposizioni dell'articolo 9

della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *E* e degli articoli 339 e 351 a 355 della stessa legge, allegato *F*.

Art. 6.

Gli atti notificati al direttore generale sono rimessi al Servizio Ragioneria, il quale dà disposizioni per la sospensione dei pagamenti e per la esecuzione degli atti ai dipendenti uffici distaccati, come pure ai Servizi, alle Unità speciali ed agli uffici che da essi dipendono, cui spetti emettere i relativi mandati, informando contemporaneamente della sospensione il cassiere, od altro ufficiale od agente incaricato del pagamento. Ove occorra dichiarazione di terzo, o vi sia citazione a comparire, il Servizio Ragioneria ordina sempre la sospensione del pagamento e rimette gli atti al Servizio Legale.

Se i detti atti fossero nulli od inefficaci per disposizione esplicita di legge, o per vizio di forma, il Servizio Ragioneria, sentito, ove occorra, il Sevizio Legale, può ordinare che il pagamento abbia corso.

Art. 7.

Gli atti impeditivi notificati al direttore generale non hanno effetto per l'Amministrazione quando, prima che gli Uffici di ragioneria abbiano ricevute le disposizioni di cui all'articolo 6, i mandati, buoni ed ordini di pagamento siano già stati passati al cassiere o all'agente incaricato di estinguerli.

Le notificazioni consentite a norma del secondo comma dell'articolo 2 non possono farsi che limitatamente ai mandati, buoni ed ordini di pagamento come sopra già passati al cassiere, od agente incaricato della esecuzione.

Art. 8.

Il cassiere, o l'agente incaricato dei pagamenti, cui siano notificati atti della natura di quelli indicati nell'articolo precedente,

sospende il pagamento e, agli effetti del secondo comma dell'articolo 2, trasmette gli atti medesimi, a mezzo dell'Ufficio di ragioneria, al Servizio Ragioneria.

Quando gli atti contenessero citazione a comparire davanti all'autorità giudiziaria per la dichiarazione delle somme dovute, il cassiere, o l'agente pagatore, sospeso il pagamento, invia gli atti stessi all'Ufficio Legale competente e comunica copia di essi al Servizio Ragioneria, il quale provvede a inviare all'Ufficio Legale gli elementi necessari per la rituale dichiarazione a termini dell'articolo 613 del codice di procedura civile e a dare le altre comunicazioni e disposizioni di sua competenza.

Art. 9.

Le somme controverse sono depositate nella Cassa dei depositi e prestiti quando ciò sia prescritto da legge, o regolamento, o torni utile all'interesse dell'Amministrazione, sentito, ove occorra, il Servizio Legale.

Art. 10.

I conti relativi ai vincoli sulle somme dovute dall'Amministrazione sono tenuti, in base alle comunicazioni fatte dal Servizio Ragioneria a termini dell'articolo 6, dai Servizi, dalle Unità speciali e dagli Uffici dipendenti, nonchè dagli Uffici di ragioneria.

Art. 11.

Gli atti impeditivi riflettenti le spedizioni, o le somme che fossero da pagarsi in dipendenza delle medesime, debbono, a norma dell'articolo 872 del codice di commercio, essere notificati al capo della stazione di partenza, o di arrivo.

Quelli di essi contenenti cessioni o delegazioni, come pure gli atti per le revoche, le rinuncie o le modificazioni relative, possono essere stesi e comunicati al capo stazione nei modi ammessi dall'Amministrazione.

Il capo stazione comunica gli atti impeditivi all'Ufficio da cui dipende e provvede secondo le prescrizioni in vigore; trasmette all'Ufficio Legale quelli contenenti citazioni a comparire davanti all'autorità giudiziaria, fornendogli le notizie necessarie ed informando contemporaneamente l'Ufficio da cui dipende.

Visto, d'ordine di S. A. R. il Luogotenente generale di Sua Maestà il Re:

Il ministro dei lavori pubblici

CIUFFELLI.

Decreto Luogotenenziale 30 *aprile* 1916, *n.* 521, *col quale il capo dell'Esercizio navigazione delle ferrovie dello Stato è nominato membro di diritto del Consiglio superiore della marina mercantile* (1).

VITTORIO EMANUELE III
TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il decreto Luogotenenziale 27 febbraio 1916, n. 285, col quale il Comitato dei servizi marittimi ed il Consiglio superiore della marina mercantile vengono fusi in unico consesso che assume il titolo di Consiglio superiore della marina mercantile;

Riconosciuta l'opportunità che in seno del nuovo Consiglio superiore, come già nel soppresso Comitato dei servizi marittimi, segga anche il capo dell'Esercizio navigazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Ai membri di diritto del Consiglio superiore della marina mercantile, costituito in conformità del decreto Luogotenenziale 27 febbraio 1916, n. 285, è aggiunto il capo dell'Esercizio navigazione delle ferrovie dello Stato.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 maggio 1916, n. 112.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 aprile 1916.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA - CORSI.

Visto, Il guardasigilli: ORLANDO.

Ordine di servizio n. 92. (M. C. L.).

Trasformazione in fermata della casa cantoniera di Trappeto.

Dal giorno 1° aprile 1916 la casa cantoniera di Trappeto, della linea Palermo-Trapani, è stata trasformata in fermata coi seguenti impianti:

— *fabbricato viaggiatori* al km. 55 + 008, ubicato a destra nel senso da Palermo a Trapani;

— *piano caricatore* scoperto con carico di fianco, con attiguo binario tronco allacciato a quello di corsa (dal lato Palermo) con deviatoio ubicato alla progressima chilometrica 54 + 722 e munito di fermadeviatoio di sicurezza tipo F. S.;

— *segnali di protezione*: due semafori di 2ª categoria situati entrambi a destra dei treni in arrivo ed alla distanza dalla punta del deviatoio di metri 866 quello lato Palermo e di metri 892 quello lato Trapani.

Il segnale lato Palermo è preceduto a m. 756 da un dischetto fisso di rallentamento.

— *ufficio telegrafico* incluso nel circuito 5421 con la chiamata T. O.

Dal 22 maggio 1916 la fermata di Trappeto viene ammessa, senza alcuna limitazione, ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani, merci a grande velocità e piccola velocità, tanto ordinaria che accelerata, veicoli e bestiame.

Detta fermata effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa compartimentale di Palermo ogni due giorni (dispari) con la periodicità di cui alla lettera *C* dell'Ordine di servizio n. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni si dovranno apportare le aggiunte e le modificazioni di cui l'Allegato al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio n. 92-1916.

Nel prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pag. 61: cancellare di contro al nome di *Trappeto* la caratteristica di « *casa cantoniera* » e sopprimere nelle colonne 6 e 7 il richiamo (6) esposto di fianco alle lettere V e B inserendo, poi, nelle colonne successive le lettere G - A - O - V - B - S e, nella colonna 16, lettera F;

— a pag. 103 - tabella polimetrica n. 127 - considerare il nome di « Trappeto » come stampato in carattere ordinario.

Nel « Prontuario delle distanze » (Edizione 1° luglio 1908) parte IV a pag. 240 inserire nella sede opportuna:

Trappeto /140/301/308

Nel fascicolo delle « *Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio* ecc. da valere per la tassazione dei *valori e delle merci* in servizio diretto ferroviario-marittimo « (Edizione 1° luglio 1910) a pag. 19 fra i nomi delle stazioni di Trapani e Tremestieri si trascriverà:

Trappeto /306/333/293/58/376

In quello delle « Distanze chilometriche ai transiti marittimi ecc. da valere per la tassazione dei trasporti di *viaggiatori e dei bagagli* in servizio diretto ferroviario-marittimo » (Edizione 1° marzo 1911) a pag. 53 fra i nomi delle stazioni di Trapani e Tremestieri si trascriverà:

Trappeto / - /293 - /60/

Nel fascicolo « *Elenco delle stazioni* ecc. che partecipano alle *tariffe speciali N.* 1 e 11 *G. V.* in servizio cumulativo ferroviario marittimo » (Ediz. 1° maggio 1915) e pag. 47 fra i nomi delle stazioni di Trapani e Tremestieri si trascriverà:

Trappeto . . . . . /3/3/1/

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo (viaggiatori e merci) si dovrà:

— a pag. 13 depennare, di contro al nome di Trappeto, l'indicazione di « *Casa cantonieira* »;

— a pag. 81/19 depennare, di contro al nome di Trappeto, l'indicazione di « *Casa cantoniera* » e verificare la distanza chilometrica esposta che, per tutte le stazioni Continentali e Sicule (eccettuate quelle della linea Palermo-Marsale-Trapani), sarà di 8 chilometri più di quella indicata per la stazione di Partinico. Per le stazioni del tronco locale (Palermo-Marsala-Trapani) le distanze dovranno desumersi dalla tabella polimetrica n. 127 a pag. 103 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (Ediz. 1914).

In tutte le altre pubblicazioni di servizio in cui trovasi inserito il nome della fermata di Trappeto si dovrà depennare la caratteristica di casa cantoniera indicata di contro al nome stesso.

Ordine di servizio n. 93. (M. C. L.).

Trasformazione in stazione della casa cantoniera di Genisi.

(Vedi ordine di servizio N. 223-1914).

Dal giorno 1° aprile 1916, la casa cantoniera di Genisi, della linea Siracusa-Licata-Canicattì, è stata trasformata in stazione coi seguenti impianti:

— fabbricato viaggiatori al km. 294 + 280, a destra nel senso da Siracusa a Canicattì;

— binari di corsa, due in pendenza dell'undici per mille, compresi fra le progressive chilometriche 294 + 383 e 294 + 065, corrispondenti alla punta dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di metri 218;

— piano caricatore scoperto con carico di fianco con attiguo binario tronco allacciato alla prima linea dal lato Canicattì ed asta di manovra dallo stesso lato;

— segnali di protezione: due semafori di seconda categoria; situati entrambi a destra rispetto ai treni ai quali comandano ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 1072 quello lato Siracusa e di m. 858 quello lato Canicattì;

— ufficio telegrafico incluso nel circuiti 5368 colla chiamata G. N.

I deviatoi inseriti sui binari di corsa sono muniti di ferma deviatoi di sicurezza tipo F. S.

Dal giorno 22 corrente la stazione di Genisi viene ammessa, senza alcuna limitazione, ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani, merci a grande velocità, merci a piccola velocità, tanto ordinaria che accelerata, veicoli e bestiame.

Detta stazione effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa Compartimentale di Palermo ogni 5 giorni, con la periodicità di cui alla lettera *D* dell'Ordine di servizio n. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edi-

zione giugno 1914) » nella parte 4ª di quella edizione 1908, nei fascicoli delle « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali a punti di scambio ecc. da valere per la tassazione di trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo, nell'Elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo, e nei prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni, e negli uffici di controllo si dovranno apportare le aggiunte e le modificazioni di cui l'allegato al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio n. 93-1916.

Nel volume del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), si dovrà:

— a pagina 29 depennare al nome di Genisi l'indicazione di « Casa cantonieira » e di contro alle lettere V e B, esposte nelle colonne 6 e 7, il richiamo (6).

Esporre nelle colonne 8, 9, 10, 11, 12 e 13 le rispettive indicazioni G. A. O. V .B. S.

Nel prontuario delle distanze (edizione luglio 1908) parte 4ª a pagina 238 inserire nella sede opportuna:

Genisi /156/315/322.

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° luglio 1910), devesi, a pagina 18, nella sede opportuna, inserire:

Genisi /214/241/307/303/126.

In quello da valere per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° marzo 1911) devesi a pagina 52, nella sede opportuna, inserire:

Genesi/Siracusa/307/Aragona C/296.

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni della rete dello Stato ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915) devesi, a pagina 45, nella sede opportuna, inserire:

Genisi /3/3/3.

Infine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche, in uso presso le stazioni e gli Uffici di Controllo, devonsi verificare, e correggere se del caso, la distanza e lo istradamento riguardanti la stazione di Genisi, procedendo come appresso.

Per i prontuari delle stazioni della linea Siracusa-Licata la distanza suddetta si dovrà rilevare dalla tabella n. 122, pagina 102 del « Prontuario generale », debitamente completata come dall'allegato *B* all'ordine di servizio n. 223/1914. Per i prontuari delle altre stazioni della rete la si dovrà invece formare aggiungendo km. 8 a quella indicata per Donnafugata, o km. 12 a quella esposta per Ragusa, scegliendo poi la distanza che dal confronto resulterà minore.

L'istradamento sarà quello della stazione, che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio n. 94. (M. C.).

Cambiamento di nome della stazione di Bambina.

A datare dal 1° giugno 1916, la stazione di Bambina, della linea Palermo-Trapani, assumerà la nuova denominazione di « Petrosino ».

In conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914) » si dovrà:

— a pagina 12, depennare il nome della stazione di Bambina con le relative indicazioni;

— a pagina 44, iscrivere tra le stazioni di Petina e Pettenasco il nome della stazione di Petrosino con le indicazioni che risultavano per la stazione di Bambina;

— a pag. 103, tabella 127 (Palermo-Marsala-Trapani e diramazione per Palermo Porto), cambiare Bambina in Petrosino.

Conforme modificazione dovrà apportarsi nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio n. 95. (C.).

Servizio merci italo-svizzero. Ammissione di Grenchen-Nord alla tariffa eccezionale n. 1 P. V.

(Vedi ordine di servizio N. 65-1916).

Con effetto immediato, la stazione di Grenchen-Nord viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 1 P. V. del percorso svizzero, per trasporti di ferramenta in genere a vagone completo.

A pag. 85, della Parte II-A della tariffa diretta italo-svizzera, sarà pertanto da introdursi la detta stazione coi prezzi relativi qui sotto indicati:

		a	b	c	d
Grenchen-Nord. .	Chiasso	2.33	1.65	1.23	1.16
	Pino. .	2.09	1.48	1.11	1.04
	Iselle .	1.61	1.16	0.86	0.82

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, e 22.

Circolare n. 48. (R. L. T. V.).

Richiesta di casse da veicoli demolendi.

Le casse di veicoli demolendi che d'ora innanzi occorrerà di fornire alle diverse località della rete ad uso ricovero di persone o cose, devono essere richieste al Servizio Lavori, il quale provvederà a tutte le pratiche occorrenti per ottenere l'approvazione in conto patrimoniale « Lavori in conto patrimoniale ed acquisto di stabili » della spesa occorrente, e per collocarle in opera nelle località che dai Servizi interessati saranno indicate.

Per la compilazione delle relative proposte ciascun Servizio deve indicare l'uso al quale le casse devono servire.

Il Servizio Lavori, per la provvista delle casse e per gli eventuali adattamenti in officina, si rivolgerà al Servizio Veicoli.

Il prezzo delle casse di carrozze di 3ª classe, bagagliai e carri è costituito da tre centesimi del valore inventariale del veicolo d'onde la cassa è stata tolta, aggiungendovi la spesa che il Servizio Veicoli ha incontrato per gli eventuali adattamenti in officina.

Nei casi eccezionali in cui venissero richieste casse di carrozze di 1ª o di 2ª classe, il prezzo di addebito verrà di volta in volta stabilito dal Servizio Veicoli.

Il Servizio Lavori indicherà alle dipendenti Divisioni il prezzo delle casse, col quale le medesime dovranno comprendersi nelle relative proposte.

I Servizi Trazione e Veicoli, in via eccezionale, possono provvedere direttamente alle pratiche relative alla presentazione delle proposte ed alla provvista ed impianto delle casse occorrenti per proprio uso.

Si raccomanda di limitare l'uso delle casse dei veicoli per ricovero ai casi strettamente necessari ed urgenti.

La circolare n. 3-1910 resta abrogata.

Circolare n. 49 (C.).

Contributo di guerra dell' 1 %.

(Vedi circolare n. 90-1915).

Si avvertono le stazioni e gli uffici interessati che, per recente disposizione del Ministero delle finanze, non sono soggette alla trattenuta dell'uno per cento, quale contributo di guerra di cui l'articolo 1 del Regio decreto 21 novembre 1915, n. 1643, le somme che le Amministrazioni dello Stato, delle provincie e dei comuni devono pagare per tasse di trasporto su linee ferroviarie, lacuali e marittime, allorquando le relative tariffe siano determinate da leggi o da convenzioni con lo Stato.

Per conseguenza, ferme restando le esclusioni indicate nell'articolo 2 del decreto sopracitato e nella circolare n. 90 (R) del 1915, non dovrà essere consentito alle Amministrazioni dello Stato, delle provincie e dei comuni di trattenere l'1 % sulle somme da esse dovute a titolo di tasse di trasporto tanto per le quote spettanti alle

ferrovie dello Stato, quanto per le quote relative ai percorsi terrestri, lacuali o marittimi effettuati su linee esercitate dall'industria privata e ammesse al servizio cumulativo o di corrispondenza con le ferrovie dello Stato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Appendice alla circolare n. 91-1915

Corrispondenza telegrafica.

Confermando quanto si fece presente circa l'incarico dato al Servizio Movimento d'intensificare a mezzo dei propri funzionari il controllo della corrispondenza telegrafica, si aggiunge che verificandosi il fatto che i mittenti dei telegrammi abusivi superflui prolissi ecc. ecc. appartengano ad Uffici compartimentali di altro Servizio e che sorgano contestazioni sulla necessità o meno del loro invio per filo, in questo caso le divergenze dovranno essere sottoposte alle decisioni del Comitato di esercizio.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 12 aprile 1916, n. 612, del Ministero delle colonie, il signor Mazzone Carmelo fu Vincenzo, nato a Scordia e residente in Messina, appaltatore di opere pubbliche, è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche amministrazioni.

Esclusione dalle gare. — Con i decreti 29 ottobre 1915, n. 157 *bis* e 19 gennaio 1916, n. 2 *bis*, del Ministero della guerra sono stati esclusi, rispettivamente, i signori: Messina Luca Al-

fonso di Francesco da Monteleone Calabro, impresario costruttore; e Serra Antonio fu Battista nativo di Montà d'Alba, impresario costruttore anch'esso, dal fare offerta per i contratti con le pubbliche amministrazioni.

Riammissione alle gare. — Con decreto 25 aprile 1916, n. 135, del Ministero della guerra, la ditta Vincenzo Puglisi di cui è proprietario e titolare Puglisi Vincenzo fu Salvatore, nato a Palermo, domiciliato in Roma, rappresentante di commercio, è stata riammessa a fare offerta per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni.

Il Direttore generale

R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Personale viaggiante - Indennità di terremoto - Indennità di malaria.

Soltanto all'impiegato che presta servizio in modo permanente e con apposita destinazione nei comuni colpiti dal terremoto calabro-siculo del 1908, può competere la indennità speciale di missione.

In virtù dell'art. 139 Disp. compet. access. l'indennità di malaria per il personale viaggiante è quella fissata discrezionalmente dall'Amministrazione e quindi è incompetente a giudicare al riguardo l'Autorità giudiziaria.

TRIBUNALE DI PALERMO - Sentenza 4-19 novembre 1915 (*Est.* Genuardi) - Saso Nicosio ed altri c. ferrovie Stato.

Osserva il Collegio in merito all'azione proposta dagli attori pel pagamento dell'indennità speciale di residenza, cui essi credono di aver diritto in virtù del Regio decreto 9 febbraio 1909 e degli altri successivi emanati in ordine alla stessa indennità, che l'interpretazione larga che a tali decreti vorrebbe dare il patrocinio degli attori, nel senso cioè che all'indennità ab' iano diritto tutti i funzionari ed impiegati dello Stato che avessero prestato servizio nelle regioni colpite dal terremoto qualunque fosse la durata del loro servizio ivi prestato, anche per brevi momenti, benchè avesse avuto il suffragio da autorevoli magistrature, non crede il Collegio di potere seguire perchè non rispondente allo scopo per cui l'indennità venne concessa, e farebbe risolvere questa in un ingiusto beneficio.

Vero è che il Regio decreto 7 febbraio 1909, usando una dizione abbastanza larga e generica nel concedere l'indennità di missione regolarmente ai funzionari civili dello Stato che prestano servizio o saranno destinati a prestarlo nei comuni compresi nella zona colpita dal terremoto, non aggiunse espressione alcuna circa alla durata o permanenza del servizio, ma è altresì vero che per l'esatta interpretazione delle leggi è mestieri indagarne i motivi e far capo alle condizioni ed alle necessità che le determinarono, ed il significato più o meno esteso che può ad esse attribuirsi deve desumersi da questi motivi, o dal vantaggio o documento che apporterebbe interpretazione eccessivamente restrittiva o rigorosa, od estendendone l'applicazione con molta larghezza.

Il tremendo disastro cagionato dal terremoto di Messina rese di molto disagiata ed economicamente più dispendiosa la vita nelle terre che ne furono colpite in confronto delle altre e lo Stato opportunamente volle provvedere alle condizioni dei propri impiegati che per le esigenze del servizio si trovarono costretti a vivere in mezzo alle macerie e fra i disagi di ogni specie e natura, ed a sopportare anche i lavori imprevisti ed eccessivi accorrendo loro in compenso quell'indennità di residenza che è obietto dei decreti in disamina.

È evidente quindi che la ragione del compenso mancava per tutti quelli impiegati che non essendo costretti a permanere nelle zone danneggiate dal terremoto le hanno attraversato in occasione del loro servizio ordinario o si sono in esse soffermati per brevi ore. Costoro non venivano esposti tutti ai medesimi disagi sofferti da quegli altri che la intera loro attività svolgevano in modo continuo in quelle località e non sarebbe stato davvero nè equo nè giusto che la condizione degli uni fosse parificata a quella degli altri.

Ben si avvisa quindi la convenuta Amministrazione delle ferrovie nell'opporre il servizio prestato transitoriamente o per breve durata non è titolo all'indennità speciale di missione pretesa dagli attori, occorrendo invece che la prestazione del servizio nelle terre danneggiate fosse permanente.

E la necessità di sì fatta condizione non solo è dimostrata dai motivi che determinarono la concessione dell'indennità di che trattasi ai funzionari civili, ma è altresì dimostrata dal testo dei

decreti per lo stesso obietto emanati successivamente a quello del 7 febbraio 1909 e che senza dubbio valgono ad interpretarlo e chiarirlo.

Ed infatti nel Regio decreto 15 aprile 1909 è stabilito che dal 1° aprile 1909 ai funzionari che *prestano* servizio nei comuni devastati va corrisposta la metà dell'indennità di missione, nel capoverso è detto poi che ai funzionari che saranno destinati a prestare servizio permanente, per il primo mese sarà dovuta non la metà, ma la intera: e tale duplice disposizione è stata dettata non per distinguere il servizio temporaneo da quello permanente, come opina la difesa degli attori, ma invece per distinguere i funzionari che trovansi a prestare servizio da tempo anteriore al 1° aprile da quelli che vi sarebbero stati destinati posteriormente. nella prima parte si è adoperato il tempo presente e si farà parola dei funzionari che *prestano* servizio, nel capoverso invece è stato adoperato il futuro riferendosi a quei funzionari che *saranno destinati* a prestare servizio permanente, e la diversità di trattamento tra gli uni e gli altri impiegati, come ben rileva la difesa delle ferrovie, è giustificata dal fatto che mentre i primi avevano già ricevuta l'intera indennità regolamentare in virtù del Regio decreto 7 febbraio 1909, gli altri non l'avrebbero mai goduto intero, poichè, per effetto del tramutamento delle zone devastate, avrebbero dovuto sostenere delle maggiori spese per sistemarsi nella nuova residenza, parve giusto concedere loro durante il primo mese l'intera indennità.

Escluso pertanto che il decreto del 15 aprile 1909 avesse voluto distinguere il servizio permanente prestato da quello che tale non è, e dovendo detto decreto interpretarsi armonicamente in tutte le sue parti, ne consegue che per quanto riguarda la durata e carattere del servizio il capoverso chiarisce la prima parte, e non può quindi dubitarsi che il titolo all'indennità di residenza per cui è controversia non il servizio transitorio o momentaneo ma quello prestato in modo permanente nella data località e con apposita destinazione.

Ed a conferma ed esplicazione di tale concetto sta anche il successivo decreto del 20 luglio 1910 che, tenendo presente unicamente i Comuni dannegiati dove gl'impiegati avrebbero avuto residenza, ha assegnato la misura d'indennità da corrispondersi

in relazione ai Comuni stessi e non in proporzione della durata del servizio.

Ciò posto, ai riguardi degli attori odierni osserva il collegio che dagli estratti matricolari esibiti è accertato ch'essi appartengono tutti al personale viaggiante perchè esercitano rispettivamente le funzioni di frenatore, guardafreno, capotreno o conduttori con residenza in Catania, Palermo e Caltanissetta.

Il loro servizio si è quindi esplicato sui treni, e se in occasione dei loro viaggi hanno transitato per zone devastate dal terremoto o sono stati costretti a sostarsi per più ore, ciò in base alla retta interpretazione dei decreti sopra esaminati, non può dare loro diritto alla chiesta indennità.

Osserva che mancando all'azione ogni giuridico fondamento e dovendo pertanto rigettarsi, vano ed ozioso riesce soffermarsi sull'eccezione concernente la prescrizione dell'azione medesima.

Che sull'altro capo di domanda riflettente l'indennità di malarica che gli attori lamentano non essere stata loro corrisposta nella misura cui avrebbero avuto diritto, osserva il Collegio che a norma del Regio decreto 22 luglio 1906 n. 417 gli agenti ai quali l'indennità va corrisposta nella cifra determinata dallo stesso decreto sono quelli che risiedono o prestano servizio nelle località malariche e sono dessi ripartiti in tre categorie dalle quali è escluso il personale viaggiante appunto perchè non ha residenza fissa.

Per quest'ultimo personale prescrive l'art. 139 che l'indennità da corrispondere è quella stabilita nei precedenti articoli solo quando in modo continuo e senza viaggiare l'agente permane nella medesima località di malaria, altrimenti l'indennità va corrisposta in una misura che dall'Amministrazione sarà determinata nel tenere in debito conto le condizioni di residenza, le pernottazioni ed il percorso fatto secondo i turni di servizio prestabiliti in località materiale, e le indennità fissate dalle norme del regolamento stesso per le diverse zone e per le diverse categorie di personali.

Che gli attori, com'è stato sopra rilevato, appartengono tutti al personale viaggiante, erroneamente quindi s'invocano in loro favore all'art. 137 del Regolamento che concerne gli impiegati compresi nelle prime tre categorie che per spostamento del luogo

normale di lavoro possono trovarsi nella occasione di passare frequentemente da località ad altra di malaria; e come esattamente si oppone la difesa della convenuta Amministrazione, il diritto di essi attori deve essere regolato dall'art. 139 sopra ricordato, in forza del quale avrebbero avuto diritto all'indennità stabilita dai precedenti articoli solo quando avessero dimostrato una permanenza continu anelle zone malariche. Tale prova essi non hanno fornito, e dagli estratti matricolari viene dimostrata invece come il loro servizio avessero prestato sempre viaggiando, sicchè non hanno diritto all'indennità fissata dal regolamento, ma sibbene nella misura stabilita dall'Amministrazione ferroviaria coi poteri discrezionali a questa affidati dallo stesso art. 139.

Consegue perciò che l'azione dai medesimi proposta per fare elevare l'indennità loro corrisposta non è proponibile innanzi all'autorità giudiziaria mancando a questa gli elementi che sono necessari per conoscere quale effettivamente sia la giusta misura da corrispondere, e tale improponibilità nei suoi effetti si risolve nell'incompetenza del magistrato ordinario a conoscere delle dimande spiegate;

Nè puossi invocare in contrario il principio sanzionato dall'art. 2 della legge 20 marzo 1865 che l'autorità giudiziaria è chiamata a tutelare i diritti civili cittadini, perchè non può esservi lesione di diritto nell'atto delle autorità amministrativa che in esecuzione di leggi e regolamenti che le affidano l'esercizio di un potere discrezionale, come appunto si è avverato nel caso in esame, fa uso di questo potere in modo contrario all'interesse di un privato, per cui, per tal modo, è impedito di conseguire un vantaggio che poteva derivargli da un diverso esercizio del detto potere discrezionale, in tal caso si verifica la lesione di un interesse ma non di un diritto, e competenti a conoscere e provvedere sono gli organi speciali della giurisdizione amministrativa; ond'è l'eccezione d'incompetenza dalla convenuta Amministrazione sollevata in ordine al capo di dimanda di che trattasi riesce ben fondata e deve il Collegio astenersi di emettere in merito ad esso qualsiasi provvedimento.

Che le spese del giudizio vanno poste a carico degli attori, che soccombono in ogni loro domanda.

Per questi motivi ecc.

Lodi Arbitrali - Azioni di nullità - Difetto di motivazione - Estremi.

1° *Nel giudizio davanti agli arbitri, non autorizzati a decidere come amichevoli compositori, promosso per risarcimento di danni derivati da colpa contrattuale, l'attore deve provarne sia l'esistenza che la quantità nei precisi elementi costitutivi di danno emerso e di lucro cessato; e se il lodo non contiene tale dimostrazione deve essere dichiarato nullo per mancanza di motivazione.*

2° *Non può supplire a questa dimostrazione* l'arbitrium boni viri *degli Arbitri nello stabilire una somma a titolo di danni, non provati dall'attore, nè può supplirvi con una propria motivazione il Magistrato adito con l'azione di nullità.*

3° *Limitato lo stato di colpa contrattuale ad un periodo di tempo posteriore a quello fissato per l'esecuzione del contratto, non può esso estendersi al periodo contrattuale, esente da colpa.*

CASSAZIONE DI ROMA, Sezioni Unite — Sentenza 5 febbraio-2 marzo 1916 (*Pres.* Mortara - *Rel.* Faggella). Ferrovie dello Stato c. Macciò ved. Parri.

FATTO

Con contratto 26 giugno 1902 l'Ing. Raffaele Parri assunse l'appalto dei lavori occorrenti per l'impianto di un secondo binario fra le stazioni di Prato e Montale Agliana nella linea Firenze-Pistoia.

Compiuti i lavori e collaudati, il Parri istituì innanzi al Tribunale di Firenze contro le Ferrovie dello Stato, succedute alle Meridionali, un giudizio per ottenere maggiori compensi. Morto il Parri, i suoi eredi e l'Amministrazione ferroviaria addivennero a un compromesso, col quale le questioni, specificate e formulate in 33 quesiti, furono devolute ad un Collegio arbitrale che doveva decidere secondo le regole di diritto.

Questo Collegio emise il suo lodo definitivo nel 28 gennaio 1913, condannando l'Amministrazione al pagamento della somma di lire 137.508,40 per maggiori compensi.

Con atti 31 marzo e 1° aprile 1913, l'Amministrazione impugnò di nullità il lodo innanzi al Tribunale di Roma, per contraddizione nella motivazione e per difetto di motivi.

Con sentenza 28 luglio 1913, il Tribunale respinse la domanda di nullità; e la Corte di Appello di Roma rigettò l'appello prodotto dall'Amministrazione. Questa produsse ricorso, per violazione degli articoli 20, 21 n. 3, 30, 32, 360 e 361 Codice procedura Civile.

Questo Collegio Supremo con sentenza 23 giugno 1914, accolse il ricorso e rinviò la causa per novello esame alla Corte di Aquila.

Quella Corte, in grado di rinvio, rigettò del pari l'appello dell'Amministrazione, contraddicendo ai concetti giuridici espressi da questo Collegio Supremo.

L'Amministrazione ha ora prodotto ricorso alle Sezioni Unite per due motivi, coi quali deduce la medesima violazione delle norme di diritto (articoli 20, 21, 30, 32, 360, 361 Codice procedura Civile) cioè per mancanza di motivazione e per contraddizione.

IN DIRITTO

Il Supremo Collegio considera che non è dubbia la competenza delle Sezioni Unite, in base alle disposizioni dell'art. 457 Codice di rito civile. Invero la sentenza della Corte di rinvio è stata impugnata pel medesimo ordine di motivi pel quale fu impugnata la sentenza annullata: mancanza di motivazione e contraddizione, che rendevano nullo il lodo, vale a dire per avere la Corte di rinvio, come la prima Corte di Appello, adottato gli stessi criteri di diritto erronei nella valutazione di quei due vizi, che producono la nullità della decisione arbitrale.

Considera che, a rigore logico, conviene prendere in esame il motivo del ricorso relativo alla erroneità dei criteri giuridici coi quali la Corte di rinvio ha esaminato il motivo di nullità del lodo per mancanza di una giuridica motivazione. E qui è opportuno richiamare alcune considerazioni giuridiche cui si riferì nella pre-

cedente sentenza questa Corte Suprema in ordine alla motivazione. Questa può non solo mancare materialmente, ma essere erronea in diritto, o contradditoria; può non riferirsi alla quistione della lite, o può non avere alcun nesso logico colla parte dispositiva ed essere fuori proposito; può contenere semplici affermazioni arbitrarie che non giustificano la decisione. Inoltre, trattandosi nella specie di una domanda di risarcimento di danni affermati dall'attore, una vera e propria motivazione sia dal punto di vista del diritto materiale relativo alla prova (art. 1312, 1225 e 1227 Cod. Civ.) e sia dal punto di vista processuale (art. 360 n. 6 e 21 n. 3 per gli altri) doveva riguardare e l'*an debeatur* e il *quantum debeatur*, cioè l'esistenza dei danni e la loro precisa quantità, precisata nei suoi elementi costitutivi, nelle partite determinate del *damnum emergens* e del *lucrum cessans*.

Considera che l'obbligo della motivazione è imprescindibile anche per gli arbitri; e la legge l'ha stabilito pur se giudichino come amichevoli compositori, potendo essi in questo caso, secondo la dottrina più autorevole, attingere alle fonti dell'equità. E a *fortiori* la motivazione è un requisito essenziale della sentenza arbitrale, quando gli arbitri abbiano giudicato colle regole di diritto.

Nel giudizio istituito per la dichiarazione di nullità del lodo mancante di motivi, il compito del magistrato adìto si sostanzia nella indagine sulla esistenza o non di essi. Il riesame in merito alla controversia e l'aggiunzione dei motivi che non esistono nel lodo impugnato, o il loro completamento sono assolutamente inutili e non valgono a sanare la nullità. Ora, questo inutile riesame e questa inutile aggiunzione ha fatto la Corte di Appello, perdendo di vista l'azione di nullità del lodo, ed ha così ritenuto una motivazione che non esisteva, credendo erroneamente che fosse bastevole in quel modo supplita, la dommatica e non provata affermazione della quantità non lieve di danni che avrebbe risentito l'attore.

Gli arbitri non avevano dato nel lodo nessuna ragione dell'ammontare dei danni, stabilendo dommaticamente una percentuale su tutto il prezzo dei lavori appaltati, per determinare la quantità dei danni che l'attore asseriva aver risentito per una disordinata comunicazione di ordini riguardanti la esecuzione dei lavori per lo spazio di due anni, e un'altra eguale percentuale pei danni causati dal ritardo nella esecuzione dei lavori nel medesimo spazio di tempo

per l'aumento del costo della mano d'opera e dei materiali, e stabilendo una somma arbitraria di lire 40 mila per l'immobilizzione di capitali durante quei due anni. Gli arbitri avrebbero dovuto, come osservò questo Supremo Collegio nella precedente sentenza richiedere la prova e motivare:

a) *sulla* esistenza e sulla quantità precisa dei capitali che l'attore aveva affermato di aver tenuto immobilizzati e infruttiferi pel corso di due anni;

b) e determinare su tali capitali la misura e la quantità degli interessi perduti, e che l'attore avrebbe guadagnato, se avesse nel tempo contrattuale impiegato nei lavori quei capitali;

c) sulla esistenza e quantità della differenza in più del costo della mano d'opera e dei materiali rispetto al costo dell'una e degli altri nello stesso periodo stabilito nel contratto;

d) sulla esistenza e determinazione dei danni causati dalla irregolare comunicazione degli ordini dell'Amministrazione per l'esecuzione dei lavori, resa così più difficile e laboriosa.

Considera che la Corte di merito ha adottato un altro criterio erroneo per giustificare la mancanza della motivazione sulla esistenza e determinazione delle partite dei danni; che la impossibilità e la difficoltà di una prova dell'ammontare dei danni, cioè del danno effettivo e del lucro cessato, giustificasse nel Collegio arbitrale l'uso di una facoltà arbitraria o discrezionale nel determinarli, e che tale impossibilità o difficoltà non dovessero essere a carico dell'attore e dovessero essere a carico del convenuto.

E così la Corte di merito è incorsa in due errori gravi:

a) ha applicato il criterio dell'*arbitrium boni viri* fuori proposito cioè fuori dei casi in cui la legge lo richiama;

b) ed ha sconosciuto il principio fondamentale di diritto materiale e di diritto processuale che l'*onus probandi* è a carico dell'attore (art. 1312 codice civile); onde l'impossibilità della prova o la sua difficoltà non possono dispensare l'attore dall'obbligo di provare la sua domanda sia per l'*an debeatur* che pel *quantum debeatur;* nè, possono autorizzare il giudice a una affermazione e a una valutazione del tutto soggettiva del credito o del diritto dello

attore sia pure *arbitrio boni viri*, perchè questo *arbitrium* non può supplire alla mancanza della prova della domanda.

Considera sul secondo motivo che una sostanziale e inconciliabile contraddizione vizia tutta la sentenza impugnata. In vero non è controverso fra le parti che la domanda formulata nei quesiti proposti agli arbitri, era limitata ai danni risentiti dall'attore nei due anni posteriori alla scadenza del termine contrattuale; e tale è stata ritenuta dalla Corte di Appello. Ora gli arbitri estesero i limiti dell'affermato danneggiamento, che avrebbe operato l'Amministrazione calcolando i danni anche pel periodo contrattuale, nel quale, anche secondo i quesiti, non erano avvenuti, facendo così retroagire la colpa contrattuale dell'Amministrazione sul periodo anteriore, immune da colpa.

Per le considerazioni esposte il ricorso merita di essere accolto; e conseguentemente bisogna rinviare la causa a termine dell'art. 547 ad un'altra Corte, perchè si uniformi alle seguenti massime di diritto, e le applichi nella presente causa:

1° Nel giudizio davanti agli arbitri, non autorizzati a decidere come amichevoli compositori, promosso per risarcimento di danni derivati da colpa contrattuale, l'attore deve provarne sia la esistenza che la quantità nei precisi elementi costitutivi di danno emerso e di lucro cessato; e se il lodo non contiene tale dimostrazione deve essere dichiarato nullo per mancanza di motivazione;

2° Non può supplire a questa dimostrazione l'*arbitrium boni viri* degli arbitri nello stabilire una somma a titolo di danni, non provati dall'attore, nè può supplirvi con una propria motivazione il magistrato adito con l'azione di nullità;

3° Limitato lo stato di colpa contrattuale a un periodo di tempo posteriore a quello fissato per la esecuzione del contratto non può esso estendersi al periodo contrattuale esente da colpa.

P. Q. M.: Il Supremo Collegio accoglie il ricorso prodotto dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, e conseguentemente annulla la sentenza resa dalla Corte di Appello di Aquila nel 13-20 aprile 1915, e rinvia la causa per nuovo giudizio a norma dell'art. 547 del Codice di procedura civile alla 2ª Sezione della Corte di Appello di Roma anche per tutte le spese.

Errata-corrige

Ordine di servizio n. 68. (Bollettino ufficiale n. 13-1916).

Nell'*Allegato B*, a pag. 310, nel primo comma relativo alle « Tariffe applicabili » dopo le parole « *di cui la legge n.* 742 *del* 23 *luglio* 1914 » aggiungere « *e n.* 310 *del* 13 *aprile* 1911 ».

Ordine di servizio n. 82 (Bollettino ufficiale n. 16-1916).

Nel secondo periodo del punto 9, pag. 386, leggere « R 125 » in luogo di « R 123 ».

ircolare n. 46 (Bollettino ufficiale n. 19-1916.

A pag. 490 aggiungere:

(7) Quand la déclaration a été faite par l'intéressé devant un agent diplomatique ou consulaire français.

(8) Mention de la personne qualifiée autre qu'un agent diplomatique ou consulaire français devant laquelle la déclaration a été faite.

(9) Lorsque le certificat est délivré par un agent consulaire la signature du Chef du poste diplomatique ou consulaire dont il relève est exigée.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 21

25 MAGGIO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, maggio 1916 — Tip. Editrice Nazionale C. 80

DECRETO LUOGOTENENZIALE 30 *aprile* 1916, *n.* 477, *che proibisce l'importazione nel Regno e nelle sue Colonie dei titoli commerciali e di ogni atto o lettera attinenti ai traffici vietati in forza dei decreti* 697 *del* 1915 *e* 93 *del* 1916 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto coi ministri degli affari esteri, delle colonie, della grazia e giustizia, delle finanze, di agricoltura, industria e commercio, e delle poste e telegrafi;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono proibiti l'entrata nel Regno e nelle sue Colonie, da qualsiasi provenienza, nonchè il transito e l'uscita, di effetti cambiari, fatture commerciali, ordini di pagamento, ed in generale, di ogni atto o lettera che abbiano attinenza coi traffici vietati in forza del decreto 24 maggio 1915 n. 697, e del Nostro decreto 4 febbraio 1916, n. 93.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 maggio 1916, n. .103

Art. 2.

È proibita l'entrata dall'estero nel Regno e nelle sue Colonie di titoli o di cedole del Debito pubblico italiano o di altri titoli di Stato o garantiti dallo Stato, o di azioni od obbligazioni e relative cedole di Società commerciali o di enti pubblici stabiliti nel Regno, o nelle sue Colonie, se non siano accompagnati da una dichiarazione firmata dal proprietario, e legalizzata o autenticata gratuitamente da un console italiano, nella quale siano descritti i valori, e il proprietario stesso indichi il proprio domicilio, la nazionalità e il luogo di nascita, attestando sull'onore che i valori medesimi non hanno mai appartenuto, in tutto o in parte, dal 24 maggio 1915, a sudditi di uno Ststo nemico dell'Italia od alleato di uno Stato nemico dell'Italia, od a qualsiasi persona od ente stabilito in uno dei detti Stati.

I titoli e le cedole dei prestiti nazionali 1915 e 1916 in entrata ed in uscita dal Regno, sono esclusi dagli obblighi di cui sopra.

Art. 3.

La dichiarazione di cui all'art. 2 è prescritta anche per l'invio nel Regno o nelle sue Colonie di titoli esteri e di loro cedole, nonchè per la spedizione di tali valori all'estero, nel quale ultimo caso la firma sarà autenticata da un notaio, e qualora i valori siano emessi o pagabili in un Stato alleato dell'Italia, il firmatario dovrà attestare sull'onore che essi non hanno mai appartenuto, in tutto o in parte, dal giorno dell'entrata in guerra di esso Stato, a sudditi, od enti di Stati suoi nemici, od alleati di Stati suoi nemici od a qualsiasi persona od ente stabilito in uno di detti Stati.

Art. 4.

Sono esenti dall'obbligo della dichiarazione i valori o titoli e le cedole provenienti da Stati per i quali il ministro del tesoro d'accordo con quello degli esteri, stabiliscano tale esenzione.

Art. 5.

I valori menzionati negli articoli 2 e 3 che vengono spediti per posta senza l'osservanza della prescritta formalità, ma per i quali non sorgano dubbi circa la provenienza di essi o circa la buona fede dello speditore, saranno respinti per posta al mittente, ad intere sue spese, rischio e pericolo.

Sorgendo dubbi sulla provenienza dei titoli o sulla vericidità delle dichiarazioni, o qualora dei titoli sia tentata l'introduzione senza l'osservanza delle prescritte formalità altrimenti che per posta, i titoli stessi verranno depositati, a spese del mittente, presso la Cassa depositi e prestiti, e vi rimarranno sino a che la loro introduzione nel Regno non sia pienamente regolarizzata a giudizio dell'ufficio di censura militare, o, altrimenti, sino alla conclusione della pace.

I valori accompagnati da false dichiarazioni, la cui proprietà non sia nelle condizioni volute dagli articoli 2 e 3, e quelli dei quali si tentasse l'introduzione clandestina nel Regno o nelle sue Colonie, saranno confiscati.

Art. 6.

Gli « affidavit » da accettarsi dalle competenti autorità italiane perchè possa procedersi all'estero al pagamento di cedole di titoli italiani di Stato o garantiti dallo Stato, nonchè al rimborso dei titoli stessi estratti dovranno contenere, nei modi che verranno fissati dal Ministero del tesoro, la dichiarazione sull'onore che le cedole e i titoli non appartengono, nè dal 24 maggio 1915 hanno mai appartenuto, in tutto od in parte, a sudditi di Stati nemici dell'Italia, od alleati di Stati nemici dell''Italia, od a qualsiasi persona od ente stabilito in uno di detti Stati.

Art. 7.

È vietato agli uffici e alle ricevitorie postali del Regno, di compiere qualsiasi atto attinente ad effetti cambiari, anche se impostati nel Regno, quando negli effetti medesimi figurino Società,

Banche, Ditte o privati appartenenti ad uno Stato nemico dell'Italia, od alleato di uno Stato nemico dell'Italia, od a qualsiasi persona od ente stabilito in uno di detti Stati.

Art. 8.

Tutti i titoli e valori che al momento dell'andata in vigore del presente decreto sono giacenti presso gli uffici postali e ferroviari di frontiera, nonchè presso gli uffici di censura militare per la posta estera, saranno restituiti ai mittenti, a loro rischio.

Art. 9.

Le disposizioni del presente decreto andranno in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 aprile 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CARCANO — SONNINO — MARTINI — ORLANDO — DANEO — CAVASOLA — RICCIO.

Visto, *il guardasigilli*: ORLANDO.

Decreto Luogotenenziale 4 *maggio* 1916, *per la nomina di un consigliere d'amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È nominato consigliere d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, con effetto dal 16 maggio 1916, il signor grande ufficiale avv. Ernesto D'Agostino, consigliere di Stato, in sostituzione del signor grande ufficiale avv. Camillo Corno, consigliere di Stato, collocato a riposo.

Il ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 4 maggio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

Salandra — Ciuffelli.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 maggio 1916, n. 117.

Ordine di Servizio N. 96. (M. Cos. L.).

Esercizio della linea Montebelluna-Susegana e del raccordo fra la linea stessa e la Montebelluna-Castelfranco Veneto.

Dal giorno 25 maggio 1916 la linea Montebelluna-Susegana (costruita per cura diretta dello Stato in forza del R. decreto 1° novembre 1914, n. 1244) ed il raccordo fra la linea stessa e la Montebelluna-Castelfranco Veneto verranno esercitati dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato limitatamente per ora al solo transito dei treni per conto dell'Autorità militare e — per opportunità di servizio — anche di altri trasporti a carro completo. La linea è pertanto esclusa da qualsiasi servizio pubblico.

1° - Descrizione della linea e del raccordo.

La nuova linea a scartamento normale e a doppio binario, ha origine alla stazione di Montebelluna e termina all'innesto, con bivio simmetrico denominato Bivio Piave, con la ferrovia Treviso-Udine, a m. 49 dalla testata, verso Treviso, del ponte sul fiume Piave, presso la stazione di Susegana.

La nuova linea misura fra l'asse del F. V. della stazione di Montebelluna e l'estremità Susegana del bivio Piave Km. 18 + 0.11.58, parte in rettifili e parte in curve con raggio minimo di m. 475.25 e con pendenza massima del 10 per mille. Vi sono 33 passaggi a livello dei quali sette solamente, e cioè quelli in corrispondenza alle progressive 1 + 586.58, 5 + 603.78, 9 + 843.21, 13 + 325.27, 13 + 642.54, 14 + 618.58 e 17 + 103.87 sono muniti di chiusura.

La nuova linea comprende le stazioni di Montebelluna, di Volpago, di Nervesa e di Susegana ed i bivi Feltrina e Piave.

Il raccordo fra le linee Castelfranco-Montebelluna e Montebelluna-Susegana a scartamento normale e a doppio binario, ha

origine alla progressiva Km. 26+062.27 della linea Castelfranco-Montebelluna, dalla quale si stacca, con bivio simmetrico denominato Bivio S. Gaetano, e termina al suo innesto, pure con bivio simmetrico denominato Bivio Feltrina, con la linea Montebelluna-Susegana alla progressiva Km. 1+509.46: è lungo Km. 2+121.86, e formato da rettifili e da curve con raggio minimo di m. 500 e con pendenza massima dell'8.20 per mille.

Vi sono due passaggi a livello, forniti entrambi di chiusura.

2° - Descrizione dei bivi e delle stazioni.

Montebelluna, stazione di origine della nuova linea, comune alle linee Montebelluna-Castelfranco e Treviso-Belluno.

Segnali di protezione. — Per i treni in partenza:

Semaforo a tre ordini di ali, a m. 168 dall'asse del F. V. impiantato fra la II e la III linea che comanda ai treni diretti verso Susegana con l'ala superiore, verso Treviso con l'intermedia e verso Castelfranco con l'inferiore.

Per i treni in arrivo:

Da Castelfranco Veneto, semaforo ad un'ala di I categoria a m. 635 dall'asse del F. V., e preceduto a m. 700 dal relativo avviso.

Da Treviso, semaforo ad un'ala di I categoria a m. 683 dall'asse del F. V., preceduto a m. 600 dal relativo avviso.

Da Susegana, semaforo ad un'ala di I categoria a m. 702 dall'asse del F. V., preceduto a m. 600 dal relativo avviso.

Bivio S. Gaetano, punto d'innesto del raccordo della linea Montebelluna-Castelfranco con la Montebelluna-Susegana in corrispondenza alla progressiva Km. 26+062.27 (da Camposampiero).

Segnali di protezione. — Semaforo a candeliere con due piantane secondarie portanti ciascuna un'ala di I categoria, situato a m. 200 dalla punta dei deviatoi del bivio, preceduto a m. 800 da semaforo ad un'ala di avviso; l'ala sulla piantana sinistra

(alta) comanda ai treni diretti verso Montebelluna; quella sulla piantana destra (bassa) ai treni diretti verso Susegana pel bivio Feltrina.

Due semafori ad un'ala di I categoria a m. 250 dal Bivio preceduti a m. 800 dai relativi avvisi, e che comandano: uno ai treni provenienti da Montebelluna, e l'altro ai treni provenienti da Susegana.

Bivio Feltrina, punto d'innesto del raccordo della linea Montebelluna-Susegana con la Montebelluna-Castelfranco in corrispondenza alla progressiva Km. 1 + 509.46 (da Montebelluna).

Segnali di protezione. — Semaforo a candeliere con due piantane secondarie portanti ciascuna un'ala di I categoria, collocato a m. 200 dalla punta dei deviatoi del bivio preceduto a m. 800 da semaforo ad un'ala d'avviso; l'ala sulla piantana sinistra (bassa) comanda ai treni diretti verso Castelfranco pel bivio S. Gaetano; quella sulla piantana destra (alta) ai treni verso Montebelluna.

Due semafori ad un'ala di I categoria a m. 250 che comandano uno ai treni provenienti da Montebelluna e l'altro ai treni provenienti da Castelfranco, e preceduti il primo a m. 600 ed il secondo a m. 800 dal relativo avviso.

Volpago, stazione con:

— Un posto di movimento alla progressiva Km. 6 + 316.00, a sinistra.

— Binari di precedenza, due della lunghezza utile di m. 575 quello per i treni pari e di m. 600 quello per i treni dispari.

Segnali di protezione. — Due semafori ad un'ala di I categoria situati quello verso il bivio Feltrina a m. 932 e quello verso Nervesa a m. 550 dall'asse del F. V., e preceduti il primo a m. 740 ed il secondo a m. 800 dal relativo semaforo d'avviso.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4544 con la chiamata V. A.

Nervesa, stazione con:

— Un posto di movimento alla progressiva Km. 14 + 941.00, a sinistra.

— Binari di precedenza, due della lunghezza utile di m. 580 quello per i treni pari e di m. 618 quello per i treni dispari.

Segnali di protezione. — Due semafori ad un'ala di I categoria collocati quello lato Volpago a m. 600, e quello verso il bivio Piave a m. 465 dall'asse del F. V., e preceduti entrambi alla distanza di m. 800 dal relativo semaforo d'avviso.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4544 con la chiamata N. V.

Bivio Piave, punto di distacco della linea Montebelluna-Susegana dalla linea Udine-Treviso in corrispondenza alla progressiva Km. 0 + 983 (da Susegana).

Segnali di protezione. — Due semafori ad un'ala di I categoria accoppiata ad una di avviso, collocati a m. 200 dal bivio e preceduti entrambi a m. 600 dal relativo avviso e che comandano: uno ai treni provenienti dalla parte di Nervesa, l'altro ai treni provenienti dalla parte di Mestre.

Semaforo a due ordini di ali posto a m. 733 dal Bivio ed a m. 250 dall'asse del F. V. di Susegana, avente anche significato di segnale di partenza da questa stazione: l'ala superiore comanda ai treni diretti a Mestre, quella inferiore, ai treni diretti a Montebelluna.

Susegana, stazione termine della linea, comune alla linea Treviso-Udine, con:

Fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. 40.035 (da Mestre) a sinistra.

Segnali di protezione. — Per i treni in arrivo:

Dal bivio Piave, semaforo a candeliere con due piantane secondarie portanti ciascuna un'ala di I categoria posto a m. 270 dall'asse del F. V.: l'ala dell'albero di sinistra (alta) comanda

ai treni diretti al binario di corsa, quella dell'albero di destra (bassa) ai treni diretti al binario di precedenza; le relative ali di avviso sono accoppiate a quelle di prima che proteggono il bivio verso Montebelluna e Mestre.

Da Udine, semaforo ad un'ala di I categoria accoppiata ad ala di avviso posto a m. 456 dall'asse del F. V., preceduto a m. 700 da semaforo ad un'ala di avviso. Il segnale d'avviso accoppiato a quest'ultimo segnale di protezione sussidia il segnale di partenza di Susegana verso il bivio Piave.

Tutti i detti segnali sono collocati alla sinistra rispetto ai treni ai quali comandano, fatta eccezione per il semaforo di partenza da Montebelluna, la cui posizione rispetto ai treni dipende dal binario dal quale ha luogo la partenza dei treni stessi.

La manovra dei segnali di Montebelluna (posto *A*), dei bivi S. Gaetano, Feltrina e Piave e della stazione di Susegana è fatta con leve a terra; quella dei segnali delle stazioni di Volpago e di Nervesa con manovelle equilibrate.

3° - Giurisdizione.

La nuova linea ed il raccordo fanno parte del compartimento di Venezia e sono aggregati:

per il Servizio Movimento, al Riparto di Treviso, al circolo di ripartizione di Venezia ed al 1° Riparto telegrafico di Venezia;

per il Servizio Lavori, alla Sezione di Padova dipendente dalla Divisione di Venezia;

per il Servizio Trazione al Riparto di Treviso;

per il Servizio Veicoli al Riparto di Venezia dipendente dalla Divisione Veicoli di Milano ed alla zona della squadra di disinfezione di Venezia (allegato *D* alle norme d'applicazione del regolamento per la disinfezione dei veicoli, ecc.);

per il Servizio Sanitario alla circoscrizione dell'Ispettorato di Venezia dipendente dall'Ufficio Sanitario distaccato di Milano;

per le forniture di magazzino al primo sottogruppo del gruppo 6° della circoscrizione di cui l'ordine di servizio numero 392-1914.

DISPOSIZIONI TRANSITORIE.

Instradamento e tassazione dei trasporti. — Per i treni e per i trasporti che verranno instradati sulla nuova linea saranno date le occorrenti disposizioni dalla Divisione Movimento di Venezia: la tassazione relativa sarà però fatta come sinora in base alle norme ed alle distanze attualmente in vigore.

DISPOSIZIONI VARIE.

Al pagamento del personale della linea provvederà la cassa di Milano con propri agenti ed altrettanto farà in via provvisoria per il personale addetto alle stazioni.

Durante la guerra, per autorizzazione dell'Intendenza generale dell'Esercito, Direzione dei Trasporti, e col consenso del ministro dei LL. PP., nonostante la mancanza di chiusura ad alcuni passaggi a livello, non saranno applicate alla linea le limitazioni sul numero e sulla velocità dei treni previste dalle leggi N. 272 del 30 giugno 1906 e 742 del 23 luglio 1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 32, 35, 37 *e* 55 *del compartimento di Venezia.*

Ordine di servizio n. 97. (M. C. V.).

Carri per uso ambulanza sanitaria nelle stazioni.

In base a convenzione stipulata col Ministero dell'interno (Direzione generale della sanità pubblica), l'Amministrazione ferroviaria ha assunto l'impegno di cedere in nolo temporaneo al detto

Ministero, dei carri da merce da adibire ad uso ambulanza sanitaria nelle stazioni pel ricovero momentaneo di persone colpite da malattia infettiva.

Per tali carri si osserveranno le seguenti disposizioni:

1° Consegna e riconsegna: I carri saranno scelti fra quelli della serie *G* muniti di banchina ed in condizioni normali di manutenzione e pulizia e la loro assegnazione al Ministero dell'interno verrà disposta di volta in volta dal Servizio Movimento (Ufficio del materiale mobile).

Le stazioni presso cui si effettuerà la consegna o la restituzione dei carri dovranno redigere apposito verbale mod. M-181 e rispettivamente M-181 *a*, in due esemplari, firmati dal capo stazione e dal rappresentante il Ministero dell'interno all'uopo incaricato.

Di detti esemplari uno sarà rilasciato allo stesso rappresentante, l'altro dovrà trasmettersi nel giorno stesso della consegna o della riconsegna, al Servizio Movimento (Ufficio del materiale mobile).

I carri dovranno essere restituiti all'Amministrazione ferroviaria completamente lavati e disinfettati a cura e spese del Ministero dell'interno.

2° Arredamento, custodia, manutenzione e pulizia: All'arredamento dei carri ambulanza e relativa manutenzione, dovrà provvedere a propria cura e spesa il Ministero dell'interno. L'Amministrazione ferroviaria risponde soltanto di quei guasti ed ammanchi che dovessero verificarsi all'arredamento medesimo per fatto provato del proprio personale.

A cura del Ministero dell'interno ciascun carro dovrà essere munito nell'interno d'apposita tabella con l'indicazione di tutti gli oggetti che costituiscono il detto arredamento, nonchè di lucchetti alle porte, le cui chiavi dovranno sèmpre essere custodite dall'incaricato del Ministero.

L'Amministrazione ferroviaria provvederà a propria cura e spesa alla riparazione dei veicoli, semprechè le avarìe siano dovute a deperimento naturale od a fatto provato del proprio personale, nonchè alla visita periodica regolamentare dei veicoli stessi ed alla

loro lubrificazione e pulizia esterna. La pulizia e disinfezione interna dovranno essere fatte a cura e spesa del Ministero.

3° Sostituzione di carri avariati: I carri che si rendessero comunque inservibili, dovranno essere sostituiti colla maggiore sollecitudine possibile, previ accordi coll'incaricato del Ministero dell'interno pel trasbordo degli arredamenti. Anche in questo caso si dovranno redigere i relativi verbali di consegna e riconsegna.

4° Illuminazione dei carri: All'illuminazione dei carri ambulanza provvederà a propria cura e spesa il Ministero dell'interno, il quale però non potrà adottare l'uso del petrolio, della lucilina e di altri olî minerali e risponderà dei danni per incendi od avarìe al veicolo, dovute al sistema dell'illuminazione.

5° Dislocamento dei carri ambulanza e trasporto delle suppellettili: I trasporti per dislocamenti dei carri ambulanza da una ad altra località dovranno essere scortati dall'ordinaria lettera di porto a piccola velocità e dalle richieste modello *C* prescritte dalla concessione *B* per le spedizioni eseguite per conto dello Stato, sulle quali dovrà indicarsi il peso complessivo delle suppellettili e saranno da scritturarsi dalle stazioni, tanto in partenza quanto in arivo, negli ordinari registri e riassunti della piccola velocità.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 11. 41, 42, 45.

Ordine di servizio n 98. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Società " Navigazione Toscana ,, per i trasporti da e per le Isole dell'Arcipelago toscano.

(Vedi ordine di servizio N. 38-1916).

La Società « Navigazione Toscana » valendosi della facoltà accordatale, in via provvisoria, dal Ministero della marina, in dipendenza del decreto Luogotenenziale 19 aprile 1916, n. 438.

ha aumentato del 60 % le tariffe applicabili, per il percorso marittimo, ai trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo da e per le isole dell'arcipelago toscano.

In conseguenza, i prezzi per quintale di L. 1,50; L. 1,90 e L. 2,30, indicati nell'ordine di servizio n. 390-1914, sono modificati, rispettivamente, in L. 2,40; L. 3,05 e L. 3,70.

Il prezzo minimo per spedizione ed il prezzo da applicarsi alle spedizioni di un sol collo ciascuna di peso fino a 20 Kg. fruenti per il percorso ferroviario delle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V., sono elevati da L. 1,30 a L. 2,10.

I prezzi della *tariffa speciale*, annessa all'ordine di servizio predetto, sono così modificati:

Botti, barili, damigiane, fiaschi, bottiglie, bottiglioni vuoti L. 4,80 per quintale;

Casse, ceste, corbelli e panieri vuoti ed altri lavori da panieraio L. 6,10 per quintale;

Scatole vuote d'ogni qualità e specie L. 6,10 per quintale;

Sedie d'ogni genere L. 0,80 l'una;

Valigie, bauli ed altri lavori da valigiaio L. 6,10 per quintale;

Bicicli a pedale L. 4 l'uno;

Tricicli a pedale L. 7,60 l'uno;

Motocicli L. 10,80 l'uno.

Le disposizioni del presente ordine di servizio avranno effetto per i trasporti accettati dal 1° giugno 1916 in poi.

In relazione a quanto precede, devono essere fatte opportune modificazioni così nell'ordine di servizio n. 390-1914 sopra menzionato, come nelle pagine 128 e 129 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) ».

Con l'attuazione delle disposizioni anzidette resta annullato l'ordine di servizio n. 38-1916.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di Servizio N. 99 (P.).

Rappresentanza del personale.

In seguito alla rinuncia al mandato di delegato della 18ª categoria del personale per le circoscrizioni di Bologna e Firenze da parte del macchinista sig. *Malavasi Giuseppe*, si stabilisce, in applicazione dell'art. 24, ultimo capoverso, dal regolamento approvato con decreto ministeriale del 20 maggio 1911, che gli agenti della categoria 18ª appartenenti alle circoscrizioni di Bologna e Firenze, per comunicare col proprio rappresentante, abbiano a rivolgersi al delegato della finitima circoscrizione di Ancona, signor *Brinci Aurelio*, macchinista presso il deposito locomotive di Roma S. Lorenzo.

Distribuito agli agenti della classe 30 *dei compartimenti di Bologna e Firenze.*

Ordine di servizio n. 100. (M. C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Monza-Molteno - Estensione di servizio nella stazione di Macherio-Canonica.

(Vedi ordini di servizio n. 394-1911, 282 e 392-1912, 146-1915).

Dal giorno 1° giugno 1916 la stazione di Macherio-Canonica della ferrovia Monza-Molteno viene abilitata, in servizio cumulativo, a tutti i trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O. compresi i veicoli ed il bestiame, senza alcuna limitazione.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » a pagina 42, nel prospetto della ferrovia Monza-Molteno, di fronte al nome della stazione di Macherio-Canonica, si dovranno depennare nelle colonne 5 e 7 i richiami 1 e 2 posti alle lettere *G* e *P*, ed aggiungere nella colonna 6 la lettera *A* e nalla colonna 8 le lettere *VB*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 101. (M.C.).

Cambiamento di nome della stazione di Forlimpopoli.

A datare dal 1° giugno 1916, la stazione di Forlimpopoli, della linea Bologna-Rimini, assumerà la nuova denominazione di *Forlimpopoli Bertinoro*.

Di conseguenza nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914) », alle pagine 27 e 87 (tabella 82), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze, e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio n. 102. (C.).

Trasporti a domicilio in Napoli, Padova e Reggio Calabria.

(Vedi circolare n. 17-1913 ed ordine di servizio 290-915).

Dal giorno 1° giugno 1916 verranno cambiati gli attuali corrispettivi pel trasporto del « numerario e preziosi », nonchè la sopratassa per i colli indivisibili, dell'Agenzia di città in Napoli.

Dallo stesso giorno verrà soppressa la sopratassa per i piani superiori o sotterranei stabilita per i trasporti a domicilio in Padova e verrà riaperta in Reggio Calabria l'Agenzia di città.

Di conseguenza, nel fascicolo: « Norme e condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 » si dovranno introdurre le seguenti varianti:

— a pag. 24, colonne 5 e 6, di fianco al nome della stazione di Napoli, sostituire i prezzi di 0,25 e 0,15 con quelli 0,40 e 0,25 e, a piedi della pagina, sostituire la nota (3) con la seguente:

« (3) Per i colli indivisibili superanti il peso di Cg. 100 e per le damigiane di vetro contenenti liquidi, la tassa sarà aumentata del 30 % ».

— a pag. 25, di fianco al nome della stazione di Padova, cancellare i due asterischi (**);

— a pag. 28, fra Recco e Reggio Emilia indicare quanto segue:

Avvertenza a pagina 12	LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo por quintale divisibile di 10 in 10 kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1ª e 2ª	(*) Reggio Calabria Centrale	—	0.25 (4)	0.30	0.20	0.70	1.00	0.40	0.60	0.90	0.35	0.40	

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche, edizione 1914 », aggiungere, a pag. 48, l'indicazione « G. P. », nella colonna 14, di fianco al nome della stazione di Reggio Calabria centrale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n.. 103 (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie Brescia-Iseo, Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno, ed Orbetello-Porto S. Stefano, esercitate dalla Società nazionale di ferrovie e tramvie, con la ferrovia elettrica di Valle Brembana, e con le ferrovie esercitate dalla Società Veneta. - Aumenti di tariffa.

A principiare dal *1° giugno 1916* pei trasporti in servizio cumulativo con le ferrovie suindicate, saranno da osservarsi le disposizioni seguenti:

a) *Viaggiatori a tariffa ordinaria.*

L'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze disporrà in tempo utile per la modificazione dei prezzi dei biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa per dette ferrovie esistenti in fornitura alle stazioni ed agenzie interessate.

b) *Bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria sulle ferrovie Rovato-Iseo-Edolo con diram. Bornato-Passirano Paderno, ed Orbetello-Porto S. Stefano, sulla ferrovia elettrica di Valle Brembana, e su ferrovie esercitate dalla Società Veneta.*

Nei prospetti allegati n. 1, 2 e 3 al presente ordine di servizio sono indicate le nuove quote e le rispettive tasse minime relative al percorso sulle ferrovie suddette, pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.

Tali prospetti sostituiscono quelli precedentemente pubblicati con gli ordini di servizio n. 171 e 379 del 1913, n. 371 del 1914 e n. 118 del 1915.

c) *Concessioni speciali e trasporti militari per viaggiatori e bagagli sulle ferrovie Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno ed Orbetello-Porto S. Stefano, sulla ferrovia elettrica di Vale Brembana, e su ferrovie esercitate dalla Società Veneta.*

Nella parte « Avvertenze » dell'allegato A al « Prontuario « dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie pel trasporto dei « viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al « regolamento pei trasporti militari, edizione 1° luglio 1913 », di contro all'indicazione delle Società esercenti dette ferrovie, modificare come segue le *tasse minime* per i bagagli:

per la Società nazionale di ferrovie e tramvie:

L. 0.90 per le concessioni speciali *A* e *IX*;
L. 0.70 per i trasporti militari soggetti a tassa di bollo;
L. 0.65 per la concessione speciale *B* e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

per la ferrovia elettrica di Valle Brembana:

L. 0.80 per le concessione speciali *A* e *IX*;
L. 0.60 per i trasporti militari soggetti a tassa di bollo;
L. 0.55 per la concessione speciale *B* e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

per ferrovie esercitate dalla Società Veneta:

L. 0.45 per le concessioni speciali *A* e *IX*;
L. 0.35 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo;
L. 0.30 per la concessione speciale *B* e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Nell'allegato *B* al detto prontuario tutti i prezzi relativi alle stazioni delle ferrovie di cui trattasi, sono da sostituirsi con quelli indicati negli uniti prospetti allegati n. 4, 5 e 6.

Le stazioni e le agenzie fornite di biglietti a destinazione fissa a tariffa ridotta, interessanti dette ferrovie, dovranno versarli all'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze ed in loro vece distribuire biglietti a percorso facoltativo, salvo a richiedere nuove serie a destinazione fissa qualora le vendite lo giustificassero.

d) *Disposizioni particolari pei trasporti viaggiatori diretti a stazioni della ferrovia Brescia-Iseo.*

Per i viaggiatori diretti a stazioni della linea Brescia-Iseo, per i quali le stazioni delle ferrovie dello Stato sprovviste di biglietti a destinazione fissa dovessero rilasciare biglietti a percorso facoltativo, continueranno a formarne i prezzi in base alle tariffe interne della rete dello Stato, computandoli sulla distanza cumulata, ed in aggiunta ai prezzi così formati, dovranno riscuotere i supplementi indicati, tanto per i biglietti a tariffa ordinaria quanto per quelli a tariffa ridotta, nell'annesso prospetto allegato n. 7.

Per quanto riguarda i biglietti ad itinerario combinabile, i prezzi della tratta n. 230 Brescia-Iseo, devono essere corretti in:

L. 2,40 per la 1ª classe
» 1,70 per la 2ª classe
» 1,15 per la 3ª classe

apportando uguale correzione nell'elenco delle tratte pubblicato con l'ordine di servizio n. 287-1914.

Per i biglietti d'abbonamento speciali comprendenti la linea Brescia-Iseo (serie II, II-*bis*, III, III-*bis*, V, XIV, XVI, XVII, D, F), e per gli abbonamenti ordinari intera rete validi un mese i prezzi relativi dovranno essere aumentati di centesimi 10 uniformemente per le tre classi.

e) *Trasporti di merci a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con le ferrovie Brescia-Iseo, Rovato-Iseo-Edolo, con diramazione Bornato-Passirano Paderno, e Orbetello-Porto S. Stefano.*

Per questi trasporti dovranno essere applicati, per il percorso delle dette ferrovie, i seguenti aumenti di tariffa:

aumento del 6 per cento per i trasporti a grande velocità;

aumento del 3 per cento per i trasporti a piccola velocità, accelerata ed ordinaria.

Essi dovranno computarsi sull'importo totale delle tasse di porto spettanti alla ferrovia Brescia-Iseo ed alle altre ferrovie sopra menzionate, compresi i diritti fissi e le soprattasse di transito, escluse però le tasse accessorie, come: pesatura, provvigione sulle spese anticipate, nolo copertoni, uso della gru, ecc.

Tali aumenti, che son dovuti anche pei trasporti effettuati in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, saranno da computare suppletivamente in base ad apposite tabelle che verranno distribuite dall'Ufficio contabilità prodotti di Firenze.

Sugli importi aumentati in base alle dette tabelle, dovrà essere aggiunta una ulteriore soprattassa del 10 % per i trasporti tanto a grande velocità quanto a piccola velocità accelerata ed ordinaria.

Per stabilire la quota parte delle tasse di porto soggette agli aumenti di cui sopra per i trasporti da e per le stazioni della Brescia-Iseo, in transito a Brescia, ai quali si applicano come è noto, le tariffe delle ferrovie dello Stato sul percorso cumulato, le stazioni dovranno dividere l'ammontare delle tasse di porto, esclusi s'intende i diritti fissi e le tasse accessorie, per il numero dei chilometri rappresentanti la distanza complessiva e moltiplicare il quoziente per il numero dei chilometri che interessano la linea Brescia-Iseo.

Alla quota parte delle tasse di porto così ottenuta, si aggiungerà la metà del diritto fisso e le eventuali tasse accessorie spettanti alla linea Brescia-Iseo, e sul totale si computeranno gli aumenti nel modo suindicato.

Pei trasporti fruenti delle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V., pei quali non è stabilita una quota suppletiva per il percorso della ripetuta linea, deve essere computato, a favore della linea stessa, l'aumento di L. 0,05 per spedizione.

Per le spedizioni, poi, in servizio cumulativo con la ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano devono essere applicate, a favore della ferrovia stessa, le seguenti soprattasse di transito;

a) Grande velocità:

per ogni tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg. L. 0,45 con un minimo di L. 0,15 per spedizione.

b) Piccola velocità:

per ogni tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg. L. 0,40 con un minimo di L. 0,15 per spedizione, se trattasi di trasporti a piccola velocità in collettame;

per ogni tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg. e pel peso minimo tassabile della spedizione L. 0,35, con un minimo di L. 1,55 per carro, se trattasi di trasporti a piccola velocità a carro completo.

f) Trasporti di merci a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con la ferrovie Verona-Caprino-Garda e con le linee Conegliano-Vittorio, Ferrara-Copparo, Ferrara-Cento-Persiceto, Bologna-Portomaggiore, Budrio-Massalombarda, Parma-Guastalla-Suzzara ed Arezzo-Pratovecchio Stia, esercitate dalla Società Veneta.

Pei detti trasporti deve essere computato, per il percorso della ferrovia e delle linee suindicate, l'aumento del 10 % sull'importo risultante dall'applicazione di tutte le tasse, compresi i diritti fissi, le soprattasse di transito, le tasse accessorie e gli aumenti di cui l'ordine di servizio n. 290/1914, esclusi soltanto gli assegni, le spese anticipate e quelle doganali nonchè le quote per il servizio di presa e consegna a domicilio.

Tale nuovo aumento, che è dovuto anche per i trasporti effettuati in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, è da computare con arrotondamento di cinque in cinque centesimi, trascurando le frazioni fino a centesimi due e mezzo, salvo però il minimo di centesimi cinque per spedizione.

Le disposizioni di cui i punti *e)* ed *f)* avranno effetto per i trasporti accettati dal 1° giugno 1916 in poi.

In relazione a quanto precede dovranno essere fatte opportune modificazioni alle pagine 50, 55, 83 e 94 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato N. **1** *all'Ordine di servizio N.* ***103-1916.***

Quote per i trasporti di bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria, relative alle ferrovie Rovato-Iseo-Edolo e diram. Bornato-Passirano Paderno, ed Orbetello-Porto S. Stefano.

Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi, è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Rovato Borgo a, o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi	
		10	20	80	40	50	60	70	80	90	100			sciolti (1)	incassati (1)
Bornato Calino . . .	6	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	3.381	0.20	0.90	0.90
Iseo.	15	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	8.151	0.45	0.90	0.90
Sale Marasino . . .	24	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0 90	1.10	1.30	1 40	13.020	0.75	0.90	0.90
Marone.	28	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.95	1.05	1.30	1.45	1.55	15.171	0 80	0.90	0.90
Pisogne	37	0.90	0.90	0.90	0.90	1.10	1.30	1.50	1.65	1.85	2.10	20.040	1.05	0 90	0.90
Darfo	48	0.90	0.90	0.90	1.10	1.40	1.60	1.90	2.15	2.45	2.65	25.984	1.40	0.90	1.30
Cividate	58	0.90	0.90	1.05	1.35	1.60	1.95	2.30	2.60	2.90	3.20	31,418	1.60	1.05	1.50
Breno	62	0.90	0.90	1.10	1.45	1.75	2.10	2.45	2.75	3.10	3.45	33.570	1.75	1.10	1.55
Cedegolo	76	0.90	0.90	1.35	1.75	2.15	2.55	2.95	3.40	3.75	4.20	41.155	2.15	1.35	1.90
Edolo	92	0.90	1.10	1.55	2.10	2.55	3.10	3.55	4.10	4.55	5.10	49.817	2.55	1.55	2.35
Dal transito di Iseo a, o viceversa															
Sale Marasino . . .	9	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	4.868	0.35	0.90	0.90
Marone.	13	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	7.075	0.45	0.90	0.90
Pisogne.	22	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	1.05	1.20	1.30	11.943	0.70	0.90	0.90
Darfo	33	0.90	0.90	0.90	0.90	0.95	1.20	1.35	1.50	1.65	1.85	17.884	0.95	0.90	0.90
Cividate	43	0.90	0.90	0.90	0.95	1.25	1.45	1.65	1.90	2.15	2.40	23.267	1.25	0.90	1.10
Breno	47	0.90	0.90	0.90	1.20	1.35	1.60	1.85	2.10	2.40	2.60	25.474	1.35	0.90	1.25
Cedegolo	61	0.90	0.90	1.05	1.40	1.75	2.05	2.40	2.70	3.05	3.40	33.059	1.75	1.05	1.55
Edolo	77	0.90	0.90	1.55	1.75	2.15	2.55	3.05	3.45	3.80	4.25	41.666	2.15	1.35	1.95
Dal transito di Orbetello a, o viceversa															
Orbetello Città . . .	5	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	2.697	0.25	0.90	—
Porto S. Stefano. . .	14	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	7.574	0.45	0.90	—

(1) Tasse minime: - Bagagli: per spedizione L. 0.90; Cani: per spedizione L. 0.90; Velocipedi: per macchina L. 0.90.

Allegato n. **2** *all'Ordine di servizio n.* ***103-1916.***

Ferrovia elettrica di Valle Brembana

Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi, è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Bergamo alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)		(2)
Ambria	22	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.90	1.00	1.10	10.824	0.581	0.80
S. Giovanni Bianco . .	31	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.95	1.10	1.25	1 40	1.55	15.252	.762	0.80
S. Pellegrino	26	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.90	1.05	1.20	1.30	12.792	0.639	0.80
S. Pellegrino Terme .	26	0.80	0 80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.90	1.05	1.20	1.30	12.792	0.639	0.80
Villa d'Almè	12	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	5.904	0.295	0.80
Zogno	20	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.90	1.00	9.84	0.492	0.80

(1) **Tassa minima**: — Bagagli: per spedizione L. 0.80; Cani: per spedizione L. 0.80; Velocipedi: per **acchina L.** 0.80.

(2) **Sopratassa** trasbordo: L. 0.10 per collo col minimo di L. 0.30 per spedizione.

Allegato n. **3** *all'Ordine di servizio n.* *103-1916*

Quote per i trasporti di bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria relative alle ferrovie venete per le linee: Conegliano-Vittorio, Ferrara-Copparo, Ferrara-Persiceto, Parma-Suzzara, Bologna-Massalombarda, Arezzo-Pratovecchio Stia.

Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, cani e velocipedi è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Dal transito di Conegliano alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Linea Conegliano-Vittorio.														
Vittorio	14	0. 15	0. 15	0. 45	0. 45	0. 45	0. 50	0. 60	0. 65	0. 70	0. 75	7. 535	0. 45	0. 45
Linea Ferrara-Copparo.														
Dal transito di Ferrara a:														
Copparo	20	0. 45	0. 45	0. 45	0. 50	0. 60	0. 70	0. 75	0. 90	1. 00	1. 10	10. 765	0. 60	0. 45
Linea Ferrara-Cento-Persiceto.														
Dal transito di Ferrara a:														
Cento	32	0. 45	0. 45	0. 55	0. 70	0. 90	1. 05	1. 20	1. 35	1. 60	1. 75	17. 224	0. 90	0. 55
Mirabello	13	0. 45	0. 45	0. 45	0. 45	0. 45	0. 50	0. 55	0. 60	0. 65	0. 75	6. 997	0. 45	0. 45
S. Agostino	20	0. 45	0. 45	0. 45	0. 50	0. 60	0. 70	0. 75	0. 90	1. 00	1. 10	10. 765	0. 60	0. 45
Vigarano Mainarda . .	9	0. 45	0. 45	0. 45	0. 45	0. 45	0. 45	0. 45	0. 45	0. 50	0. 55	4. 844	0. 35	0. 45

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0. 45; Cani: per spedizione L. 0. 45; Velocipedi: per macchina L. 0. 45.

Segue allegato n. 3.

Dal transito di Persiceto alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Cento	14	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.50	0.60	0.65	0.70	0.75	7.535	0.45	0.45
Decima	9	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.50	0.55	4.844	0.35	0.45
Mirabello	33	0.45	0.45	0.60	0.75	0.95	1.10	1.25	1.45	1.65	1.80	17.762	0.95	0.60
S. Agostino	26	0.45	0.45	0.50	0.60	0.75	0.90	1.00	1.15	1.25	1.45	13.994	0.75	0.50
S. Carlo	28	0.45	0.45	0.50	0.65	0.75	0.95	1.10	1.20	1.35	1.55	15.071	0.75	0.50

Linea Parma-Suzzara.

Dal transito di Parma a:	Chilometri	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
Suzzara	44	0.45	0.55	0.75	1.00	1.20	1.45	1.70	1.90	2.15	2.35	23.683	1.20	0.75
Guastalla	32	0.45	0.45	0.55	0.70	0.90	1.05	1.20	1.35	1.60	1.75	17.224	0.90	0.55
Brescello.	20	0.45	0.45	0.45	0.50	0.60	0.70	0.75	0.90	1.00	1.10	10.765	0.60	0.45
Boretto	23	0.45	0.45	0.45	0.55	0.65	0.75	0.90	1.05	1.15	1.25	12.380	0.65	0.45
Gualtieri	29	0.45	0.45	0.55	0.65	0.80	1.—	1.10	1.25	1.45	1.60	15.609	0.80	0.55
Luzzara	38	0.45	0.50	8.65	0.90	1.05	1.25	1.45	1.70	1.85	2.10	20.453	1.05	0.65

Dal transito di Suzzara a:	Chilometri	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
Boretto	22	0.45	0.45	0.45	0.55	0.65	0.75	0.90	1.00	1.10	1.20	11.841	0.65	0.45
Brescello	25	0.45	0.45	0.45	0.60	0.70	0.80	1.00	1.10	1.20	1.35	13.4[illegible]6	0.70	0.45
Gualtieri	16	0.45	0.45	0.45	0.45	0.50	0.55	0.65	0.70	0.80	0.90	8.6[illegible]2	0.50	0.45
Guastalla	13	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.50	0.55	0.60	0.65	0.75	6.997	0.45	0.45
Luzzara	7	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	3.768	0.30	0.45
Parma.	44	0.55	0.45	0.75	1.—	1.20	1.45	1.70	1.90	2.15	2.35	23.683	1.20	0.75
Sorbolo	34	0.45	0.45	0.60	0.75	0.95	1.10	1.30	1.55	1.70	1.85	18.300	0.95	0.60

(1) **Tassa minima:** — Bagagli: per spedizione L. 0.45; Cani: per spedizione L. 0.45; **Velocipedi: per macchina** L. 0.45.

Segue allegato n. 3.

Dal transito di Portomaggiore alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Linea Bologna-Portomaggiore-Massalombarda.														
Budrio.	31	0.45	0.45	0.55	0.70	0.90	1.05	1 20	1.35	1.55	1.70	16.685	0.90	0.55
Consandolo	5	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	2.691	0.25	0.45
Traghetto	12	0.45	0.45	0.45	0.45	0 45	0.45	0.50	0.55	0.60	0.70	6.459	0.40	0.45
Dal transito di Massalombarda a:														
Budrio.	27	0.45	0.45	0.50	0.65	0.75	0.95	1.05	1.20	1.30	1.55	14.532	0.75	0.50
Linea Arezzo-Pratovecchio-Stia.														
Dal transito di Arezzo a:														
Bibbiena	31	0.45	0.45	0.55	0.70	0.90	1.05	1.20	1.35	1.55	1.70	16.685	0.90	0.55
Poppi	36	0.45	0.45	0.65	0.80	1.—	1.20	1.35	1.60	1.80	2.—	19.377	1.—	0.65
Porrena Strada	38	0.45	0.50	0.65	0.90	1.05	1.25	1.45	1.70	1.85	2.10	20.453	1.05	0.65
Pratovecchio Stia . . .	45	0.45	0.55	0.75	1.—	1.20	1.55	1.75	2.—	2.20	2.45	24.221	1.20	0.75
Rassina	24	0.45	0.45	0.45	0.55	0.70	0.80	0.95	1.05	1.20	1.30	12.918	0.70	0.45
Subbiano	14	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.50	0.60	0.65	0.70	0.75	7.535	0.45	0.45

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.45; Cani: per spedizione L. 0.45; Velocipedi: per macchina L. 0.45.

ALLEGATO N. 4

all' Ordine di servizio n. 103-1916

Allegato n. 4 all'Ordine di servizio n. 103-1916.

Prezzi da riscuotersi per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari per il percorso sulle ferrovie Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno, ed Orbetello-Porto S. Stefano.

STAZIONI	LINEA alla quale appartengono	TRANSITI — Punti d'allacciamento con la Rete dello Stato	Distanze dai transiti	Differenziale B		Tariffa speciale per operai	Tariffa militare				Bagagli — Base per tonnellata	
							con bollo		esente da bollo		con bollo	senza bollo
				I	III	III	I	III	I	III		
1	2	3	4	5	7	8	9	11	12	14	15	16
Artogne-Gianico	Rovato-Iseo-Edolo	Iseo	30	2.30	1.25	1.—	0.95	0.55	0.90	0.55	8.371	8.173
		Rovato	45	3.35	1.80	1.50	1.40	0.85	1.30	0.80	12.529	12.232
Borgonato-Adro	»	Passirano-Paderno	7	0.35	0.20	0.20	0.20	0.15	0.20	0.15	1.951	1.905
		Rovato	10	0.80	0.45	0.40	0.40	0.25	0.40	0.25	2.827	2.761
Bornato-Calino	»	Passirano-Paderno	3	0.35	0.20	0.20	0.20	0.15	0.20	0.15	0.876	0.856
		Rovato	6	0.50	0.30	0.30	0.30	0.20	0.30	0.20	1.696	1.657
Breno	»	Iseo	47	3.50	1.85	1.55	1.45	0.85	1.45	0.85	13.094	12.784
		Rovato	62	4.60	2.50	1.90	1.80	1.05	1.80	1.05	17.252	16.843
Capo di Ponte	»	Iseo	57	4.20	2.30	1.80	1.70	1.—	1.70	1.—	15.866	15.490
		Rovato	72	5.25	2.85	2.25	2.20	1.25	2.10	1.25	20.079	19.549
Casino Boario	»	Iseo	34	2.55	1.45	1.15	1.05	0.60	1.—	0.60	9.502	9.222
		Rovato	49	3.60	2.—	1.65	1.50	0.90	1.45	0.85	13.660	13.281
Cazzago	»	Rovato	4	0.40	0.25	0.25	0.25	0.20	0.25	0.20	1.144	1.131
Cedegolo	»	Iseo	61	4.45	2.45	1.90	1.80	1.05	1.75	1.05	16.997	16.540
		Rovato	76	5.60	3.—	2.35	2.30	1.40	2.20	1.80	21.155	20.599
Ceto-Cerveno	»	Iseo	52	3.85	2.10	1.70	1.60	0.95	1.55	0.90	14.480	14.137
		Rovato	67	4.90	2.70	2.10	2.—	1.20	1.90	1.15	18.638	18.196
Cividate	»	Iseo	43	3.15	1.75	1.45	1.30	0.80	1.30	0.80	11.964	11.680
		Rovato	58	4.30	2.35	1.85	1.75	1.—	1.70	1.—	16.177	15.739
Cogno-Esine	»	Iseo	40	2.95	1.65	1.40	1.25	0.75	1.20	0.75	11.114	10.879
		Rovato	55	4.05	2.25	1.75	1.65	0.95	1.65	0.95	15.356	14.938

. . . .	Rovato-Iseo-Edolo	Iseo	33	2.45	1.40	1.15	1.—	0.60	1.—	0.60	9.192	8.974
		Rovato	48	3.55	1.95	1.65	1.50	0.85	1.45	0.80	13.405	13.033
Edolo	»	Iseo	77	5.65	3.05	2.35	2.30	1.40	2.25	1.30	21.465	20.902
		Rovato	92	6.75	3.65	2.75	2.75	1.60	2.65	1.55	25.623	24.961
Erbanno-Angone	»	Iseo	35	2.65	1.45	1.20	1.05	0.60	1.05	0.60	9.757	9.526
		Rovato	50	3.65	2.—	1.65	1.50	0.90	1.50	0.90	13.915	13.585
Forno d'Allione	»	Iseo	65	4.80	2.65	2.05	1.90	1.15	1.85	1.15	18.128	17.644
		Rovato	80	5.90	3.15	2.40	2.40	1.45	2.35	1.40	22.286	21.703
Gratacasolo-Pian Camuno	»	Iseo	27	2.05	1.15	0.90	0.85	0.50	0.85	0.50	7.550	7.372
		Rovato	42	3.10	1.75	1.45	1.30	0.80	1.26	0.75	11.708	11.431
Iseo	»	Rovato	15	1.20	0.60	0.55	0.50	0.35	0.50	0.35	4.213	4.114
Malanno	»	Iseo	69	5.05	2.85	2.10	2.05	1.25	2.—	1.20	19.204	18.748
		Rovato	84	6.15	3.40	2.50	2.50	1.50	2.45	1.45	23.417	22.807
Marone	»	Iseo	13	1.—	0.55	0.45	0.45	0.30	0.45	0.30	3.648	3.562
		Rovato	28	2.10	1.20	0.95	0.90	0.50	0.85	0.50	7.806	7.621
Passirano Paderno	Bornato-Paderno	Rovato	9	0.75	0.40	0.35	0.35	0.25	0.35	0.25	2.517	2.457
Pian di Borano	Rovato-Iseo-Edolo	Iseo	38	2.85	1.55	1.25	1.20	0.75	1.15	0.65	10.578	10.327
		Rovato	53	3.95	2.20	1.70	1.60	0.95	1.55	0.90	14.791	14.386
Pisogne	»	Iseo	22	1.65	0.90	0.80	0.75	0.45	0.65	0.45	6.164	5.964
		Rovato	37	2.80	1.55	1.25	1.15	0.65	1.15	0.65	10.323	10.078
Provaglio Timoline	»	Passirano-Paderno	9	0.75	0.40	0.35	0.35	0.25	0.35	0.25	2.517	2.457
		Rovato	12	0.95	0.50	0.45	0.45	0.30	0.45	0.30	3.392	3.258
Rovato Città	»	Rovato	2	0.25	0.20	0.20	0.20	0.15	0.20	0.15	0.565	0.552
Sale Marasino	»	Iseo	9	0.75	0.40	0.35	0.35	0.25	0.35	0.25	2.517	2.457
		Rovato	24	1.80	1.—	0.85	0.80	0.45	0.75	0.45	6.730	6.516
Sellero	»	Iseo	59	4.35	2.40	1.85	1.75	1.05	1.75	1.—	16.432	16.042
		Rovato	74	5.45	2.95	2.30	2.20	1.30	2.20	1.25	20.590	20.101
Sonico	»	Iseo	75	5.55	2.95	2.30	2.25	1.30	2.20	1.30	20.845	20.350
		Rovato	90	6.60	3.60	2.70	2.70	1.60	2.55	1.55	25.058	24.409
Sulzano	»	Iseo	6	0.50	0.30	0.30	0.30	0.20	0.30	0.20	1.696	1.657
		Rovato	21	1.60	0.90	0.75	0.65	0.40	0.65	0.40	5.851	5.716
Toline	»	Iseo	19	1.55	0.80	0.65	0.50	0.40	0.50	0.40	5.344	5.144
		Rovato	34	2.55	1.45	1.15	1.05	0.60	1.—	0.60	9.502	9.222
Vello	»	Iseo	14	1.05	0.60	0.50	0.50	0.30	0.45	0.30	3.908	3.810
		Rovato	29	2.20	1.20	1.—	0.90	0.55	0.90	0.55	8.116	7.869

Segue Allegato n. 4.

STAZIONI	Ferrovia alle quali appartengono	Transito	Distanza in chilometri	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
								pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			prezzo per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogr.	
				I	II	III	III	I	II	III	I	II	III	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Orbetello Città	Orbetello Porto S. Stefano	Orbetello	5	0.50	0.40	0.25	0.25	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20	1.390	1.355
Porto S. Stefano	Idem	Idem	14	1.30	0.90	0.65	0.50	0.55	0.40	0.30	0.50	0.40	0.30	3.894	3.794

Allegato n. 5 all'Ordine di servizio n. 103-1916.

Prezzi da riscuotersi per il percorso sulla ferrovia elettrica di Valle Brembana per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Distanze dal transito Km.	Tariffa differenziale B 1ª class.	Tariffa differenziale B 2ª class.	Tariffa speciale per operai	Tariffa militare pei trasporti soggetti a tassa di bollo 1ª class.	Tariffa militare pei trasporti soggetti a tassa di bollo 2ª class.	Tariffa militare pei trasporti esenti da tassa di bollo 1ª class.	Tariffa militare pei trasporti esenti da tassa di bollo 2ª class.	Bagagli – Base per tonn. divisibile di 10 in 10 kg. pei trasporti soggetti a tassa di bollo	Bagagli – Base per tonn. divisibile di 10 in 10 kg. pei trasporti esenti da tassa di bollo
1	4	5	6	8	9	10	12	13	15	16
Ponteranica	6	0.40	0.25	0.25	0.20	0.15	0.20	0.15	1.476	1.4376
Sombreno	10	0.60	0.40	0.35	0.30	0.20	0.30	0.20	2.46	2.396
Villa d'Almè	12	0.70	0.45	0.40	0.35	0.25	0.30	0.25	2.952	2.8752
Brembilla S.	17	0.95	0.65	0.55	0.45	0.30	0.40	0.30	4.182	4.0732
Zogno	20	1.10	0.75	0 65	0.50	0.35	0.50	0.35	4.92	4.792
Ambria	22	1.20	0.80	0.70	0.55	0.40	0.50	0.40	5.412	5.2712
S. Pellegrino Piazzo e Terme	26	1.50	0.95	0.80	0.60	0.45	0.60	0.45	6.396	6.2296
S. Giovanni Bianco	31	1.75	1.15	1.00	0.70	0.50	0.70	0.50	7.626	7.4276

Tasse minime; Viaggiatori: L. 0,55 per la concessione speciale *B*; L. 0.60 per le altre concessioni speciali.

PREZZI da riscuotersi per il trasporto dei viaggiatori, e dei bagagli in base corso sulle ferrovie Venete per le linee: Conegliano-Vittorio, Ferrara- -Pratovecchio Stia.

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale *B*		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	5	6	7
Baura	Ferrara	10	0.90	0.65	0.45
	Persiceto	56	4.85	3.45	2.25
Bibbiena	Arezzo	31	2.70	1.90	1.25
Boara	Ferrara	7	0.65	0.50	0.35
	Persiceto	53	4.60	3.25	2.15
Bologna S. Vitale	Massalombarda	42	3.70	2.60	1.70
	Portomaggiore	47	4.05	2.85	1.85
Boretto	Parma	23	2.05	1.40	0.95
	Suzzara	22	1.90	1.30	0.90
Brescello	Parma	20	1.75	1.20	0.80
	Suzzara	25	2.15	1.55	1. -
Budrio	Massalombarda	27	2.30	1.70	1.10
	Portomaggiore	31	2.70	1.90	1.25
Castenaso	Massalombarda	32	2.80	2. —	1.25
	Portomaggiore	37	3.20	2.25	1.55
Cento	Ferrara	32	2.80	2. —	1.25
	Persiceto	14	1.20	0.90	0.60
Consandolo	Massalombarda	53	4.60	3.25	2.15
	Portomaggiore	5	0.50	0.40	0.30
Copparo	Ferrara	20	1.75	1.20	0.80
	Persiceto	66	5.70	4. —	2.65

Allegato N. 6 all' Ordine di servizio N. 103-1916.

alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari per il per-
Copparo, Ferrara-Persiceto, Parma-Suzzara, Bologna-Massalombarda, Arezzo-

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
0.40	0.40	0.35	0.25	0.40	0.35	0.25	2.691	2.622
1.85	2.—	1.45	1.05	1.90	1.35	0.95	15.071	14.681
1.10	1.10	0.75	0.55	1.10	0.75	0.55	8.343	8.127
0.30	0.35	0.25	0.20	0.30	0.25	0.20	1.884	1.835
1.75	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90	14.263	13.894
1.45	1.50	1.10	0.75	1.45	1.10	0.70	11.303	11.011
1.55	1.70	1.20	0.80	1.60	1.20	0.80	12.649	12.322
0.75	0.80	0.60	0.45	0.75	0.60	0.45	6.190	6.030
0.75	0.75	0.60	0.45	0.75	0.55	0.45	5.921	5.768
0.70	0.70	0.55	0.40	0.70	0.55	0.40	5.382	5.243
0.80	0.90	0.65	0.50	0.90	0.65	0.50	6.728	6.554
0.90	0.95	0.70	0.50	0.95	0.65	0.50	7.266	7.078
1.10	1.10	0.75	0.55	1.10	0.75	0.55	8.343	8.127
1.10	1.15	0.80	0.60	1.15	0.80	0.60	8.612	8.389
1.25	1.30	0.95	0.65	1.25	0.95	0.65	9.957	9.700
1.10	1.15	0.80	0.60	1.15	0.80	0.60	8.612	8.389
0.50	0.55	0.40	0.30	0.50	0.40	0.30	3.768	3.670
1.75	1.85	1.35	0.95	1.80	1.30	0.90	14.263	13.894
0.25	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20	1.346	1.311
0.70	0.70	0.55	0.40	0.70	0.55	0.40	5.382	5.243
2.10	2.35	1.70	1.20	2.25	1.60	1.15	17.762	17.302

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale B		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	5	6	7
Decima	Ferrara	38	3.30	2.30	1.55
	Persiceto	9	0.80	0.60	0.40
Dosso	Ferrara	25	2.15	1.55	1.—
	Persiceto	21	1.85	1.25	0.90
Ferrara	Persiceto	46	4. –	2.80	1.85
Giovi	Arezzo	8	0.70	0.55	0.40
Gualtieri	Parma	29	2.55	1.80	1.15
	Suzzara	16	1.35	1.—	0.65
Guarda	Massalombarda	39	3.35	2.35	1.60
	Portomaggiore	19	1.70	1.15	0.75
Guastalla	Parma	32	2.80	2.—	1.25
	Suzzara	13	1.15	0.80	0.55
Luzzara	Parma	38	3.30	2.30	1.55
	Suzzara	7	0.65	0.50	0.35
Medicina	Massalombarda	16	1.35	1.—	0.65
	Portomaggiore	42	3.70	2.60	1.70
Mezzolara	Massalombarda	34	2.95	2.10	1.35
	Portomaggiore	24	2.10	1.45	1.—
Mirabello	Ferrara	13	1.15	0.80	0.55
	Persiceto	33	2.85	2.05	1.30
Molinella	Massalombarda	43	3.75	2.65	1.75
	Portomaggiore	15	1.30	0.95	0.60
Parma	Suzzara	44	3.85	2.70	1.75
Persiceto	Ferrara	46	4.—	2.80	1.85
Poppi	Arezzo	36	3.15	2.20	1.45

Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale			Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
					pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
38	3.30	2.30	[illegible]	1.25	1.35	0.95	0.70	1.30	0.95	0.65	10.227	9.962
9	0.80	0.60	[illegible]	0.35	0.40	0.30	0.25	0.40	0.30	0.25	2.422	2.359
25	2.15	1.55	[illegible]	0.80	0.90	0.65	0.50	0.90	0.65	0.50	6.728	6.554
21	1.85	1.25	[illegible]	0.70	0.75	0.55	0.40	0.70	0.55	0.40	5.652	5.505
46	4.–	2.80	[illegible]	1.55	1.60	1.20	0.80	1.55	1.15	0.75	12.380	12.059
8	0.70	0.55	[illegible]	0.35	0.35	0.30	0.25	0.35	0.30	0.25	2.153	2.097
29	2.55	1.80	[illegible]	1.05	1.05	0.75	0.55	1.05	0.70	0.55	7.804	7.603
16	1.35	1.–	[illegible]	0.55	0.60	0.45	0.35	0.60	0.45	0.35	4.306	4.195
39	3.35	2.35	[illegible]	1.30	1.35	1.05	0.70	1.35	0.95	0.70	10.496	10.224
19	1.70	1.15	[illegible]	0.65	0.70	0.50	0.40	0.65	0.50	0.40	5.113	4.981
32	2.80	2.–	[illegible]	1.10	1.15	0.80	0.60	1.15	0.80	0.60	8.612	8.389
13	1.15	0.80	[illegible]	0.45	0.50	0.40	0.30	0.50	0.40	0.30	3.499	3.408
38	3.30	2.30	[illegible]	1.25	1.35	0.95	0.70	1.30	0.95	0.65	10.227	9.962
7	0.65	0.50	[illegible]	0.30	0.35	0.25	0.20	0.30	0.25	0.20	1.884	1.835
[illegible]	1.35	1.–	[illegible]	0.55	0.60	0.45	0.35	0.60	0.45	0.35	4.306	4.195
[illegible]	3.70	2.60	[illegible]	1.45	1.50	1.10	0.75	1.45	1.10	0.70	11.303	11.011
[illegible]	2.95	2.10	[illegible]	1.15	1.20	0.90	0.60	1.20	0.80	0.60	9.150	8.913
[illegible]	2.10	1.45	[illegible]	0.80	0.80	0.65	0.45	0.80	0.60	0.45	6.459	6.292
[illegible]	1.15	0.80	[illegible]	0.45	0.50	0.40	0.30	0.50	0.40	0.30	3.499	3.408
[illegible]	2.85	2.05	[illegible]	1.15	1.20	0.80	0.60	1.15	0.80	0.60	8.881	8.651
[illegible]	3.75	2.65	[illegible]	1.45	1.50	1.10	0.75	1.50	1.10	0.75	11.572	11.273
[illegible]	1.30	0.95	[illegible]	0.55	0.55	0.45	0.35	0.55	0.45	0.35	4.037	3.932
[illegible]	3.85	2.70	[illegible]	1.50	1.55	1.15	0.75	1.50	1.10	0.75	11.841	11.585
[illegible]	4.–	2.80	[illegible]	1.55	1.60	1.20	0.80	1.55	1.15	0.75	12.380	12.059
[illegible]	3.15	2.20	[illegible]	1.20	1.25	0.95	0.65	1.25	0.90	0.65	9.688	9.438

STAZIONI	TRANSITI (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale B		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	5	6	7
Porotto	Ferrara	6	0.55	0.45	0.30
	Persiceto	41	3.55	2.55	1.65
Porrena-Strada	Arezzo	38	3.30	2.30	1.55
Pratovecchio Stia	Arezzo	45	3.90	2.75	1.80
Rassina	Arezzo	24	2.10	1.45	1.00
Renazzo Corpo Reno	Ferrara	28	2.45	1.75	1.15
	Persiceto	18	1.60	1.10	0.75
Roveri	Massalombarda	37	3.20	2.25	1.55
	Portomaggiore	42	3.70	2.60	1.70
S. Agostino	Ferrara	20	1.75	1.20	0.80
	Persiceto	26	2.25	1.65	1.05
S. Carlo	Ferrara	18	1.60	1.10	0.75
	Persiceto	28	2.45	1.75	1.15
S. Mama	Arezzo	20	1.75	1.20	0.80
Sesto Imolese	Massalombarda	9	0.80	0.60	0.40
	Portomaggiore	49	4.25	2.95	2.00
Sorbolo	Parma	11	1.00	0.70	0.50
	Suzzara	34	2.95	2.10	1.35
Subbiano	Arezzo	14	1.20	0.90	0.60
Suzzara	Parma	44	3.85	2.70	1.75
Tamara Saletta	Ferrara	15	1.30	0.95	0.60
	Persiceto	61	5.30	3.75	2.45
Traghetto	Massalombarda	46	4.00	2.80	1.85
	Portomaggiore	12	1.05	0.75	0.50

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
0.30	0.30	0.25	0.20	0.30	0.25	0.20	1.615	1.573
1.35	1.45	1.10	0.70	1.45	1.05	0.70	11.034	10.749
1.25	1.35	0.95	0.70	1.30	0.95	0.65	10.227	9.962
1.50	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.75	12.110	11.797
0.80	0.80	0.65	0.45	0.80	0.60	0.45	6.459	6.292
0.95	1.05	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50	7.535	7.340
0.60	0.65	0.50	0.40	0.65	0.50	0.40	4.844	4.719
1.25	1.30	0.95	0.65	1.25	0.95	0.65	9.957	9.700
1.45	1.50	1.10	0.75	1.45	1.10	0.70	11.303	11.011
0.70	0.70	0.55	0.40	0.70	0.55	0.40	5.382	5.243
0.90	0.95	0.65	0.50	0.90	0.65	0.50	6.997	6.816
0.60	0.65	0.50	0.40	0.65	0.50	0.40	4.844	4.719
0.95	1.05	0.70	0.50	0.95	0.70	0.50	7.535	7.340
0.70	0.70	0.55	0.40	0.70	0.55	0.40	5.382	5.243
0.35	0.40	0.30	0.25	0.40	0.30	0.25	2.422	2.359
1.70	1.75	1.25	0.90	1.70	1.20	0.80	13.187	12.846
0.40	0.45	0.35	0.30	0.45	0.35	0.30	2.960	2.884
1.15	1.20	0.90	0.60	1.20	0.80	0.60	9.150	8.913
0.50	0.55	0.40	0.30	0.50	0.40	0.30	3.768	3.670
1.50	1.55	1.15	0.75	1.50	1.10	0.75	11.841	11.535
0.55	0.55	0.45	0.35	0.55	0.45	0.35	4.037	3.932
2.00	2.15	1.55	1.10	2.10	1.50	1.10	16.416	15.992
1.55	1.60	1.20	0.80	1.55	1.15	0.75	12.380	12.059
0.45	0.45	0.40	0.30	0.45	0.35	0.30	3.229	3.146

STAZIONI	Transiti (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanze dal transito in km.	Tariffa differenziale *B*		
			1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
1	3	4	5	6	7
Vigarano Mainarda . . .	Ferrara	9	0.80	0.60	0.40
	Persiceto	37	3.20	2.25	1.55
Villafontana	Massalombarda	19	1.70	1.15	0.75
	Portomaggiore	39	3.35	2.35	1.60
Vittorio	Conegliano	14	1.20	0.90	0.60

Tariffa speciale per operai	Tariffa militare						Bagagli	
	pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
8	9	10	11	12	13	14	15	16
0.35	0.40	0.30	0.25	0.40	0.30	0.25	2.422	2.359
1.25	1.30	0.95	0.65	1.25	0.95	0.65	9.957	9.700
0.65	0.70	0.50	0.40	0.65	0.50	0.40	5.113	4.981
1.30	1.35	1.05	0.70	1.35	0.95	0.70	10.496	10.224
0.50	0.55	0.40	0.30	0.50	0.40	0.30	3.768	3.670

Allegato N. 7 all'Ordine di Servizio N. 103-1916.

Supplementi, in cent. di lira, da riscuotersi per i biglietti di corsa semplice a percorso facoltativo da rilasciarsi per stazioni della linea BRESCIA-ISEO (transito Brescia).

STAZIONI	Distanze da Brescia	Biglietti in base alle tariffe						
		generale e differenziali **A, B, C**			ridotta dal 50 al 75 % (operai)	militare soggetta e non soggetta a tassa di bollo		
	km.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
Borgo S. Giovanni	3	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10
Mandolossa	7	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10
Castegnato	9	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10
Paderno	13	0.20	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10
Passirano Paderno	15	0.25	0.15	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10
Passirano Superiore	15	0.25	0.15	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10
Monterotondo	17	0.25	0.20	0.15	0.10	0.15	0.10	0.10
Borgonato	19	0.30	0.25	0.15	0.15	0.15	0.10	0.10
Iseo (transito)	24	0.35	0.25	0.20	0.15	0.15	0.15	0.10
Provaglio Superiore	21	0.35	0.25	0.15	0.15	0.15	0.10	0.10

Circolare n. 50. (M. T. V.).

Prova del freno Westinghouse nelle stazioni ove manca il verificatore.

Allo scopo di accelerare la prova del freno nelle stazioni dove non c'è il verificatore, data l'attuale lunghezza di molti treni e la posizione ordinaria del bagagliaio, l'art. 32 del Capo IV della Istruzione per l'uso del freno continuo ecc. resta così modificato:

32 - Allorquando la prova del freno deve essere fatta senza l'intervento del verificatore (nelle stazioni dove questo manchi o sia assente, oppure nel caso di prova eseguita in piena linea) agli accertamenti prescritti dall'art. 30 si deve provvedere nel modo seguente:

— nel caso di cui al punto 1° di detto articolo le verifiche devono essere fatte personalmente dal capo treno;

— nel caso di cui al punto 2° la verifica del funzionamento del freno dei veicoli aggiunti deve essere fatta dal capo treno, e quella del funzionamento del freno del veicolo di coda deve essere fatta dal frenatore di coda;

— nei casi di cui ai punti 3° e 4° la verifica del funzionamento del freno del veicolo di coda deve essere fatta dal frenatore di coda.

In ogni caso spetta al capotreno di assicurarsi che la prova e le constatazioni sul veicolo di coda siano state eseguite; qualora si riscontrasse qualche anormalità, il capotreno domanderà l'intervento del macchinista.

I segnali per avvisare che il freno fu riscontrato prima chiuso e poi aperto verranno fatti, anzichè mediante colpi di martello sui respingenti, agitando orizzontalmente una bandiera rossa od un fanale rosso. Nel caso però in cui la prova del freno venga eseguita in seguito ad attacco o distacco di locomotiva di rinforzo in coda, munita di freno Westinghouse ed agganciata al treno, il segnale suddetto sarà dato mediante due fischi brevi della locomotiva

di rinforzo. Questi fischi saranno dati dal macchinista dopo avere ricevuto avviso dal frenatore di coda che il freno dell'ultimo veicolo del treno è stato riscontrato rispettivamente chiuso od aperto, e, nel caso di attacco di locomotiva di rinforzo in coda, previo accertamento da parte del macchinista della regolarità del funzionamento del freno della locomotiva stessa.

Spetta al capotreno di praticare sul foglio di corsa l'annotazione relativa alla prova, e, nel caso di fermata in linea, di dare anche gli eventuali avvisi al macchinista (mod. M. 40ª).

Rimane fermo l'obbligo del dirigente di avere dal capo treno l'assicurazione sull'esito favorevole della prova del freno e di provvedere eventualmente agli avvisi al macchinista.

È abrogata la circolare 11-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 14, 16, 32, 35, 36, 37, 41, 42, 45.

Circolare n. 51. (C.)

Trasporti eseguiti a collettame durante la sospensione dell'accettazione delle spedizioni a carro completo.

Si è constatato che durante la sospensione dell'accettazione dei trasporti a carro completo, ordinata temporaneamente per una determinata zona o stazione, taluni speditori, pur frazionando le proprie merci per ottenerne l'inoltro come trasporti in piccole partite, fanno domande di carri che da alcune stazioni vengono accettate. A spedizioni ultimate, poi, presentano reclamo tentando di ottenere l'applicazione delle tariffe con vincolo di peso per il peso minimo tassabile, quando risultino più convenienti della tariffa generale o di quella speciale n. 75.

Ad evitare il ripetersi di tali fatti che possono dar luogo ad irregolarità e che, comunque, sono causa di perditempi, si rammenta alle stazioni:

1° che si devono rifiutare le domande di carri per merci destinate alle località per le quali venga ordinata la sospensione dell'accettazione dei trasporti a carro completo, impedendo, conseguentemente, che le domande stesse siano indicate nei documenti di trasporto;

2° che non si può consentire alle parti di effettuare a partenza il carico ed a destinazione lo scarico delle merci frazionate come sopra è detto, perchè tassate a tariffa senza vincolo di peso;

3° che si deve esigere, sui documenti di trasporto delle spedizioni in argomento, la tassativa domanda della competente tariffa speciale *senza vincolo di peso*, quando lo speditore non voglia l'applicazione della tariffa generale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 52 (C.).

Divieti di esportazione.

(Vedi circolare n. 18-1916).

Si richiama la particolare attenzione delle stazioni, per loro norma nell'accettazione dei relativi trasporti, sugli articoli 1 e 3 del decreto Luogotenenziale 30 aprile 1916, n. 477 riportato nel presente bollettino ufficiale, col quale l'esportazione di effetti di credito e dei documenti commerciali in esso indicati è vietata in modo assoluto, e quella di titoli esteri e loro cedole è subordinata al rilascio, da parte del proprietario, di una dichiarazione autenticata da notaio, portante tutte le indicazioni chiaramente stabilite nel decreto stesso. Tale dichiarazione deve scortare il trasporto.

Si raccomanda la maggiore diligenza in proposito, avuta presente l'importanza e gli scopi cui tende la disposizione legislativa

in esame e la necessità di evitare che trasporti del genere, rifiutati dalle RR. Poste, possano eventualmente aver corso a mezzo della ferrovia.

In relazione poi al disposto dell'art. 8 del detto decreto Luogotenenziale, si invitano le stazioni di confine, qualora non vi abbiano già provveduto, a restituire ai mittenti i titoli e valori nazionali ed esteri che si trovassero giacenti presso le medesime, previi sempre accordi colle autorità doganali del luogo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(156878) - **Imbò** Raffaele - Aiutante applicato - Stazione Cava Tirreni - Sottotenente di fanteria - morto il 21 ottobre 1915.

(152905) - **Froldi** Luigi - Manovale Deposito combustibili di Mantova - Soldato di fanteria - morto il 26 novembre 1915.

- **Ricco** Raffaele - Manovale avventizio - Deposito combustibili Licata - Soldato di fanteria - morto il 27 marzo 1916.

(36512) - **Stevanini** rag. Giuseppe - Applicato principale - Officine Verona - Capitano fanteria - morto il 18 aprile 1915.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

- **Confuorto** Giuseppe - Cantoniere avventizio - Divisione Lavori Roma - Soldato di fanteria - morto il 13 gennaio 1916.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIA CONTRATTA AL CAMPO.

- **Albanese** Pasquale - Manovale avventizio - Stazione di Vibonati - Soldato di fanteria - morto il 15 dicembre 1915.

(150495) - **Suffia** Carlo - Manovale - Deposito combustibili S. Giuseppe di Cairo - Soldato di fanteria - morto il 1° gennaio 1916.

(161355) - **Minoia** Nello - Manovale - Deposito combustibili Rivarolo - Bersagliere - morto il 7 febbraio 1916.

(147541) - **Saviolo** Arrigo - Applicato - Divisione Trazione Venezia - Sottotenente di fanteria - morto il 20 aprile 1916.

(VERDE)

Ordine di servizio n. 3v (C.).

Viaggi alle stazioni termali ed al mare

Pei viaggi alle stazioni termali ed alle stazioni balneari comprese negli elenchi qui appresso, vengono attuati anche in questo anno, durante i periodi di tempo rispettivamente indicati, i seguenti provvedimenti di tariffa:

a) rilascio di biglietti A. R. individuali e per famiglie da qualunque stazione della rete compresa fra una distanza minima di 150 Km. — od anche a distanza minore purchè si paghi per la minima stessa — ed una distanza massima di 550 Km.

b) validità speciale assegnata ai biglietti andata-ritorno normali.

Stazioni termali

(*periodo* 1° *giugno*-30 *novembre*).

Acireale, Alì, Abano, Anagni (per Anticoli di Campagna), Ardenno Masino, Asciano, Aspio, Acqui, Aosta (per Courmayeur, ecc).

Battaglia, Bagni di S. Giuliano, Bagni di Lucca, Bagni di Montecatini, Bagni della Porretta, Belluno, *Biella*, Brisighella, Borgo S. Donnino (per Salsomaggiore), Borgo S. Dalmazzo (per Valdieri, Vinadio), Busalla (per Voltaggio).

Castelbolognese (per Riolo), Castroreale Bagni, Caldiero, Chianciano, Chiavenna, Chiusi (per Bagni di Chianciano), Città della Pieve (per S. Casciano), Civitavecchia, Castellamare di Stabia, Contursi, Cassano Jonio, Castel S. Pietro d'Emilia, Châtillon.

Desenzano (per Sirmione), Domodossola (per Bognanco Dentro).

Ferentino, Fauglia, Frosinone, Forlì (per Castrocaro).

Guardia Piemontese, Gerace.

Iseo (per Casino Boario).

Livorno.

Montegrotto, Maggianico, Mondovì (per Vicoforte), Monte Amiata, Modena (per Salvarola).

Narni (per S. Gemini), Navacchio (per Uliveto), Nera Montoro (per S. Gemini), Nocera Umbra.

Peschiera (per Sirmione), Pieve Monsummano, Pontedera.

Ronta, *Recoaro*, Regoledo, Rapolano, Rosarno (per Galatro).

Sambiase, SS. Cosma e Damiano Castelforte (per le Terme di Suio), *S. Pellegrino*, S. Valentino Caramanico (per Caramanico), S. Vincent, Sasso (per Castiglione dei Pepoli), Schio (per Recoaro), Stazione per la Carnia (per Arta), Sondrio (per Bormio e Santa Caterina), Serravalle Scrivia (per Voltaggio).

Termini Imerese, Telese Cerreto, Tivoli (per Acque Albule), Torre Annunziata, Tortona (per Rivanazzano e Salice).

Voghera (per Rivanazzano e Salice), Viterbo P. F., Varallo-Sesia.

STAZIONI BALNEARI

(*periodo* 15 *giugno*-30 *settembre*).

a) stazioni della linea Ventimiglia-Genova;

b) stazioni della linea Genova-Viareggio;

c) Pisa (per Marina di Pisa), Livorno, Castiglioncello, Antignano, Ardenza, Cecina (per Cecina M.), S. Vincenzo, Orbetello (per Porto S. Stefano e per Port'Ercole), Civitavecchia, S. Marinella, Palo (per Ladispoli), Terracina, Gaeta, Formia, Napoli, San Giovanni Teduccio, Portici, Torre del Greco, Castellamare di Stabia, Salerno, Agropoli, Casal Velino, Pisciotta, Capitello, Sapri, Praia di Ajeta, Scalea, Cirella Majerà, Diamante, Belvedere, Cetraro, Acquappesa, Fuscaldo, Paola, S. Lucido, Amantea, S. Eufemia Marina, Pizzo, Briatico, Tropea, Nicotera, Scilla, Cannitello, Villa S. Giovanni, Reggio di Calabria, Siderno Marina, Soverato, Catanzaro Marina, Cotrone, Trebisacce, Taranto;

d) Venezia, Chioggia, Bellaria, Cervia, Cesenatico, Viserba;

e) stazioni della linea Rimini-Ancona-Termoli;

f) Trani, Bari;

g) Messina, Palermo, Licata, Porto Empedocle, Pozzallo, Catania, Siracusa.

BIGLIETTI A. R. INDIVIDUALI E COLLETTIVI PER FAMIGLIA.

Prezzi. — I prezzi degli A. R. individuali risultano dal prospetto allegato *A*); essi sono già stabiliti per il percorso di andata e ritorno e pertanto devono essere computati una sola volta per la distanza dalla stazione di partenza a quella destinataria.

I prezzi (per persona) dei biglietti collettivi per famiglia si ottengono riducendo del 10 % quelli dei biglietti individuali come sopra determinati.

Ragazzi. — I ragazzi dai 3 ai 7 anni pagano la metà dei prezzi per adulti, coll'ulteriore ribasso del 10 % se il viaggio ha luogo con biglietto collettivo.

Validità. — La validità dei biglietti è di regola di 30 giorni, compreso il giorno del rilascio, e potrà essere prorogata di un periodo indivisibile di 10 giorni col pagamento del 10 % del prezzo del biglietto, purchè ne sia fatta domanda prima della scadenza della validità primitiva del biglietto stesso; il viaggio di ritorno deve essere ultimato non più tardi della mezzanotte del trentesimo o del quarantesimo giorno.

Per i biglietti però distribuiti nel mese di settembre, se in destinazione di località balnearie, e nel mese di novembre se in destinazione di località termali, la validità rispettiva cessa col 30 di ciascuno dei detti mesi, e pertanto il viaggio di ritorno deve essere compiuto alla mezzanotte del giorno stesso.

Itinerario e fermate intermedie. — I biglietti si rilasciano per la via chilometricamente più breve o per una delle vie facoltative e deviazioni ammesse. Essi dànno facoltà ai titolari di effettuare, sia nel viaggio di andata che in quello di ritorno, delle fermate intermedie nel numero previsto dall'allegato 7 alle tariffe, e di prolungarne la durata entro i limiti della validità dei biglietti.

Treni. — I biglietti valgono per qualunque treno omnibus, accelerato, diretto, direttissimo, avente vetture della classe indicata sui biglietti medesimi, ferme però in ogni caso, le limitazioni ed esclusioni di servizio risultanti per determinati treni negli orari ufficiali.

Numero minimo delle persone per ogni famiglia. Obbligo del viaggio in comitiva. — I biglietti collettivi vengono rilasciati solo per persone di una medesima famiglia, viaggianti insieme in numero non inferiore a 3 persone paganti, tra adulti e ragazzi: tra le persone di famiglia si intendono comprese anche quelle di servizio.

Se pertanto, per una ragione qualunque, alcuno dei passeggieri, compresi in un biglietto collettivo, non potesse compiere il viaggio collo stesso treno utilizzato dai portatori del biglietto, esso dovrà provvedersi, per il proprio viaggio, di biglietto ordinario, senza diritto ad alcun abbuono.

È ammesso però che le persone comprese nel medesimo biglietto possano viaggiare in classi differenti, purchè sempre col medesimo treno, e subordinatamente alle condizioni d'uso prescritte per il treno stesso dall'orario ufficiale.

Rilascio dei biglietti di A. R. individuali. — Per le corrispondenze di maggiore importanza, saranno forniti alle stazioni interessate, biglietti a serie fissa a foglietto: per le corrispondenze invece per le quali le stazioni non sono fornite di biglietti a serie fissa, esse rilascieranno i biglietti facoltativi.

Per i biglietti a serie fissa a foglietto si raccomanda di apporre sempre il timbro ad umido anche sulla sezione di ritorno, all'atto del rilascio.

Rilascio dei biglietti di A. R. collettivi per famiglia. — Nel caso di domanda di biglietti collettivi la stazione farà compilare dal richiedente la richiesta (alleg. *B*) e sulla base delle indicazioni esposte calcolerà l'importo da riscuotersi, e rilascierà un modulo facoltativo.

La stazione stessa avrà cura di completare la richiesta colle indicazioni relative al biglietto facoltativo emesso e l'allegherà alla contabilità insieme alla matrice del biglietto facoltativo.

Emissione dei biglietti facoltativi. — Nel rilascio dei biglietti facoltativi le stazioni avranno cura di indicarvi, nello spazio riservato alle annotazioni, la validità, con la formula « *Vale fino al* . . . . ».

Le modalità per l'uso dei biglietti di cui trattasi sono quelle consuete. Essi cioè dovranno essere presentati per la vidimazione nei casi di fermate intermedie ed all'inizio del viaggio di ritorno.

Località per cui i biglietti possono essere utilizzati. — I biglietti non sono valevoli, di regola, che per le destinazioni da essi indicate; tuttavia il viaggiatore potrà nell'andata fermarsi ad una stazione balneare (o termale) intermedia, compresa tra quelle sopra nominate, rinunciando ad utilizzare il suo biglietto per il percorso ulteriore. Egli potrà parimenti portarsi ad una delle stazioni sopra nominate poste al di là di quella indicata sul suo biglietto, pagando semplicemente il prezzo a tariffa ordinaria per il maggior percorso.

Il viaggiatore dovrà, se munito di biglietto facoltativo, far apporre il visto della stazione da cui inizia il ritorno, provvedendosi, ben inteso, per il tratto non contemplato dal biglietto stesso, di un recapito di corsa semplice.

Norme generali. — Tutte le norme generali che regolano l'acquisto e l'uso dei biglietti di andata-ritorno, sono applicabili ai biglietti di cui trattasi in quanto non siano modificate dalle disposizioni contenute nel presente ordine di servizio.

BIGLIETTI IN SERVIZIO CUMULATIVO.

Per i viaggi in destinazione di Biella, Recoaro e S. Pellegrino (Piazzo Basso e Terme) è ammesso anche in quest'anno il rilascio di biglietti mod. CI-202 A in servizio cumulativo, con l'aggiunta delle seguenti quote a quelle delle ferrovie dello Stato:

	1ª *clas.*	2ª *clas.*	3ª *clas.*
per il percorso Santhià-Biella e ritorno	L. 5.80	L. 4.35	L. 2,90
per il percorso Tavernelle-Recoaro e ritorno	» 6.15	» 3.40	» —
per il percorso Bergamo-S. Pellegrino (Piazzo Basso e Terme) e ritorno . . .	» 4.60	» 3.—	» —

Le dette quote valgono tanto per i biglietti individuali, quanto per quelli collettivi e dovranno essere ridotte della metà per i viaggi dei ragazzi dai 3 ai 7 anni.

Non esistendo la 3ª classe sui percorsi Tavernelle-Recoaro e Bergamo-S. Pellegrino, le stazioni, a seconda della richiesta del viaggiatore, rilascieranno i biglietti valevoli rispettivamente:

1°) per la 1ª classe sulle ferrovie dello Stato e 1ª classe sui detti percorsi;

2°) per la 2ª classe sulle ferrovie dello Stato e 1ª classe sui detti percorsi;

3°) per la 3ª classe sulle ferrovie dello Stato e 2ª classe sui detti percorsi;

praticandovi, nei casi 2° e 3° di cui sopra, l'annotazione:

« Vale per la . . . . . classe sul percorso . . . . . ».

Validità speciale dei biglietti A. R. normali.

Durante i periodi di tempo sopra citati, tutti i biglietti di andata-ritorno normali distribuiti per le stazioni balnearie o termali indicate, a cominciare dal venerdì di ciascuna settimana, saranno tenuti valevoli fino al martedì successivo.

Il viaggio di ritorno potrà essere intrapreso coll'ultimo treno del martedì — salvo le esclusioni risultanti per determinati treni dall'orario ufficiale — per essere a destino nel mattino di mercoledì, in conformità a quanto è previsto per gli A. R. ordinari dall'art. 6ª dell'allegato 4 alle tariffe.

La detta validità eccezionale non modifica punto le disposizioni che fossero in vigore per qualche categoria di biglietti per cui fosse ammessa una maggiore validità.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9.

Allegato **A** *all'Ordine di servizio N. 8v-1916.*

Prezzi dei biglietti di andata e ritorno individuali pei viaggi alle stazioni termali e balneari.

Chilometri	PREZZI I Classe	PREZZI II Classe	PREZZI III Classe	Chilometri	PREZZI I Classe	PREZZI II Classe	PREZZI III Classe
150	33.30	22.80	14.40	—	—	—	—
151	33.55	23.00	14.50	181	40.20	27.55	17.40
152	33.75	23.15	14.60	182	40.45	27.70	17.50
153	34.00	23.30	14.70	183	40.65	27.85	17.60
154	34.20	23.45	14.80	184	40.85	28.00	17.70
155	34.45	23.60	14.90	185	41.10	28.15	17.80
156	34.65	23.75	15.00	186	41.30	28.30	17.90
157	34.90	23.90	15.10	187	41.55	28.45	18.00
158	35.10	24.05	15.20	188	41.75	28.60	18.05
159	35.30	24.20	15.30	189	42.00	28.75	18.15
160	35.55	24.35	15.40	190	42.20	28.90	18.25
161	35.75	24.50	15.50	191	42.45	29.05	18.35
162	36.00	24.65	15.60	192	42.65	29.20	18.45
163	36.20	24.80	15.65	193	42.85	29.35	18.55
164	36.45	24.95	15.75	194	43.10	29.50	18.65
165	36.65	25.10	15.85	195	43.30	29.65	18.75
166	36.90	25.25	15.95	196	43.55	29.80	18.85
167	37.10	25.40	16.05	197	43.75	29.95	18.95
168	37.30	25.55	16.15	198	44.00	30.10	19.05
169	37.55	25.70	16.25	199	44.20	30.25	19.15
170	37.75	25.85	16.35	200	44.40	30.40	19.20
171	38.00	26.00	16.45	201	44.65	30.60	19.30
172	38.20	26.15	16.55	202	44.85	30.75	19.40
173	38.45	26.30	16.65	203	45.10	30.90	19.50
174	38.65	26.45	16.75	204	45.30	31.05	19.60
175	38.85	26.60	16.80	205	45.55	31.20	19.70
176	39.10	26.80	16.90	206	45.75	31.35	19.80
177	39.30	26.95	17.00	207	46.00	31.50	19.90
178	39.55	27.10	17.10	208	46.20	31.65	20.00
179	39.75	27.25	17.20	209	46.40	31.80	20.10
180	40.00	27.40	17.30	210	46.65	31.95	20.20

Chilometri	PREZZI I Classe	PREZZI II Classe	PREZZI III Classe	Chilometri	PREZZI I Classe	PREZZI II Classe	PREZZI III Classe
211	46.85	32.10	20.30	251	55.75	38.20	24.10
212	47.10	32.25	20.40	252	55.95	38.35	24.20
213	47.30	32.40	20.45	253	56.20	38.50	24.30
214	47.55	32.55	20.55	254	56.40	38.65	24.40
215	47.75	32.70	20.65	255	56.65	38.80	24.50
216	48.00	32.85	20.75	256	56.85	38.95	24.60
217	48.20	33.00	20.85	257	57.10	39.10	24.70
218	48.40	33.15	20.95	258	57.30	39.25	24.80
219	48.65	33.30	21.05	259	57.50	39.40	24.90
220	48.85	33.45	21.15	260	57.75	39.55	25.00
221	49.10	33.60	21.25	261	57.95	39.70	25.10
222	49.30	33.75	21.35	262	58.20	39.85	25.20
223	49.55	33.90	21.45	263	58.40	40.00	25.25
224	49.75	34.05	21.55	264	58.65	40.15	25.35
225	49.95	34.20	21.60	265	58.85	40.30	25.45
226	50.20	34.40	21.70	266	59.10	40.45	25.55
227	50.40	34.55	21.80	267	59.30	40.60	25.65
228	50.65	34.70	21.90	268	59.50	40.75	25.75
229	50.85	34.85	22.00	269	59.75	40.90	25.85
230	51.10	35.00	22.10	270	59.95	41.05	25.95
231	51.30	35.15	22.20	271	60.20	41.20	26.05
232	51.55	35.30	22.30	272	60.40	41.35	26.15
233	51.75	35.45	22.40	273	60.65	41.50	26.25
234	51.95	35.60	22.50	274	60.85	41.65	26.35
235	52.20	35.75	22.60	275	61.05	41.80	26.40
236	52.40	35.90	22.70	276	61.30	42.00	26.50
237	52.65	36.05	22.80	277	61.50	42.15	26.60
238	52.85	36.20	22.85	278	61.75	42.30	26.70
239	53.10	36.35	22.95	279	61.95	42.45	26.80
240	53.30	36.50	23.05	280	62.20	42.60	26.90
241	53.55	36.65	23.15	281	62.40	42.75	27.00
242	53.75	36.80	23.25	282	62.65	42.90	27.10
243	53.95	36.95	23.35	283	62.85	43.05	27.20
244	54.20	37.10	23.45	284	63.05	43.20	27.30
245	54.40	37.25	23.55	285	63.30	43.35	27.40
246	54.65	37.40	23.65	286	63.50	43.50	27.50
247	54.85	37.55	23.75	287	63.75	43.65	27.60
248	55.10	37.70	23.85	288	63.95	43.80	27.65
249	55.30	37.85	23.95	289	64.20	43.95	27.75
250	55.50	38.00	24.00	290	64.40	44.10	27.85

Chilometri	PREZZI			Chilometri	PREZZI		
	I Classe	II Classe	III Classe		I Classe	II Classe	III Classe
291	64.65	44.25	27.95	331	73.50	50.35	31.80
292	64.85	44.40	28.05	332	73.75	50.50	31.90
293	65.05	44.55	28.15	333	73.95	50.65	32.00
294	65.30	44.70	28.25	334	74.15	50.80	32.10
295	65.50	44.85	28.35	335	74.40	50.95	32.20
296	65.75	45.00	28.45	336	74.60	51.10	32.30
297	65.95	45.15	28.55	337	74.85	51.25	32.40
298	66.20	45.30	28.65	338	75.05	51.40	32.45
299	66.40	45.45	28.75	339	75.30	51.55	32.55
300	66.60	45.60	28.80	340	75.50	51.70	32.65
301	66.85	45.80	28.90	341	75.75	51.85	32.75
302	67.05	45.95	29.00	342	75.95	52.00	32.85
303	67.30	46.10	29.10	343	76.15	52.15	32.95
304	67.50	46.25	29.20	344	76.40	52.30	33.05
305	67.75	46.40	29.30	345	76.60	52.45	33.15
306	67.95	46.55	29.40	346	76.85	52.60	33.25
307	68.20	46.70	29.50	347	77.05	52.75	33.35
308	68.40	46.85	29.60	348	77.30	52.90	33.45
309	68.60	47.00	29.70	349	77.50	53.05	33.55
310	68.85	47.15	29.80	350	77.70	53.20	33.60
311	69.05	47.30	29.90	351	77.95	53.40	33.70
312	69.30	47.45	30.00	352	78.15	53.55	33.80
313	69.50	47.60	30.05	353	78.40	53.70	33.90
314	69.75	47.75	30.15	354	78.60	53.85	34.00
315	69.95	47.90	30.25	355	78.85	54.00	34.10
316	70.20	48.05	30.35	356	79.05	54.15	34.20
317	70.40	48.20	30.45	357	79.30	54.30	34.30
318	70.60	48.35	30.55	358	79.50	54.45	34.40
319	70.85	48.50	30.65	359	79.70	54.60	34.50
320	71.05	48.65	30.75	360	79.95	54.75	34.60
321	71.30	48.80	30.85	361	80.15	54.90	34.70
322	71.50	48.95	30.95	362	80.40	55.05	34.80
323	71.75	49.10	31.05	363	80.60	55.20	34.85
324	71.95	49.25	31.15	364	80.85	55.35	34.95
325	72.15	49.40	31.20	365	81.05	55.50	35.05
326	72.40	49.60	31.30	366	81.30	55.65	35.15
327	72.60	49.75	31.40	367	81.50	55.80	35.25
328	72.85	49.90	31.50	368	81.70	55.95	35.35
329	73.05	50.05	31.60	369	81.95	56.10	35.45
330	73.30	50.20	31.70	370	82.15	56.25	35.55

Chilometri	PREZZI I Classe	PREZZI II Classe	PREZZI III Classe	Chilometri	PREZZI I Classe	PREZZI II Classe	PREZZI III Classe
371	82.40	56.40	35.65	411	91.25	62.50	39.50
372	82.60	56.55	35.75	412	91.50	62.65	39.60
373	82.85	56.70	35.85	413	91.70	62.80	39.65
374	83.05	56.85	35.95	414	91.95	62.95	39.75
375	83.25	57.00	36.00	415	92.15	63.10	39.85
376	83.50	57.20	36.10	416	92.40	63.25	39.95
377	83.70	57.35	36.20	417	92.60	63.40	40.05
378	83.95	57.50	36.30	418	92.80	63.55	40.15
379	84.15	57.65	36.40	419	93.05	63.70	40.25
380	84.40	57.80	36.50	420	93.25	63.85	40.35
381	84.60	57.95	36.60	421	93.50	64.00	40.45
382	84.85	58.10	36.70	422	93.70	64.15	40.55
383	85.05	58.25	36.80	423	93.95	64.30	40.65
384	85.25	58.40	36.90	424	94.15	64.45	40.75
385	85.50	58.55	37.00	425	94.35	64.60	40.80
386	85.70	58.70	37.10	426	94.60	64.80	40.90
387	85.95	58.85	37.20	427	94.80	64.95	41.00
388	86.15	59.00	37.25	428	95.05	65.10	41.10
389	86.40	59.15	37.35	429	95.25	65.25	41.20
390	86.60	59.30	37.45	430	95.50	65.40	41.30
391	86.85	59.45	37.55	431	95.70	65.55	41.40
392	87.05	59.60	37.65	432	95.95	65.70	41.50
393	87.25	59.75	37.75	433	96.15	65.85	41.60
394	87.50	59.90	37.85	434	96.35	66.00	41.70
395	87.70	60.05	37.95	435	96.60	66.15	41.80
396	87.95	60.20	38.05	436	96.80	66.30	41.90
397	88.15	60.35	38.15	437	97.05	66.45	42.00
398	88.40	60.50	38.25	438	97.25	66.60	42.05
399	88.60	60.65	38.35	439	97.50	66.75	42.15
400	88.80	60.80	38.40	440	97.70	66.90	42.25
401	89.05	61.00	38.50	441	97.95	67.05	42.35
402	89.25	61.15	38.60	442	98.15	67.20	42.45
403	89.50	61.30	38.70	443	98.35	67.35	42.55
404	89.70	61.45	38.80	444	98.60	67.50	42.65
405	89.95	61.60	38.90	445	98.80	67.65	42.75
406	90.15	61.75	39.00	446	99.05	67.80	42.85
407	90.40	61.90	39.10	447	99.25	67.95	42.95
408	90.60	62.05	39.20	448	99.50	68.10	43.05
409	90.80	62.20	39.30	449	99.70	68.25	43.15
410	91.05	62.35	39.40	450	99.90	68.40	43.20

Chilometri	PREZZI I Classe	PREZZI II Classe	PREZZI III Classe	Chilometri	PREZZI I Classe	PREZZI II Classe	PREZZI III Classe
451	100.15	68.60	43.30	491	109.05	74.65	47.15
452	100.35	68.75	43.40	492	109.25	74.80	47.25
453	100.60	68.90	43.50	493	109.45	74.95	47.35
454	100.80	69.05	43.60	494	109.70	75.10	47.45
455	101.05	69.20	43.70	495	109.90	75.25	47.55
456	101.25	69.35	43.80	496	110.15	75.40	47.65
457	101.50	69.50	43.90	497	110.35	75.55	47.75
458	101.70	69.65	44.00	498	110.60	75.70	47.85
459	101.90	69.80	44.10	499	110.80	75.85	47.95
460	102.15	69.95	44.20	500	111.00	76.00	48.00
461	102.35	70.10	44.30	501	111.25	76.20	48.10
462	102.60	70.25	44.40	502	111.45	76.35	48.20
463	102.80	70.40	44.45	503	111.70	76.50	48.30
464	103.05	70.55	44.55	504	111.90	76.65	48.40
465	103.25	70.70	44.65	505	112.15	76.80	48.50
466	103.50	70.85	44.75	506	112.35	76.95	48.60
467	103.70	71.00	44.85	507	112.60	77.10	48.70
468	103.90	71.15	44.95	508	112.80	77.25	48.80
469	104.15	71.30	45.05	509	113.00	77.40	48.90
470	104.35	71.45	45.15	510	113.25	77.55	49.00
471	104.60	71.60	45.25	511	113.45	77.70	49.10
472	104.80	71.75	45.35	512	113.70	77.85	49.20
473	105.05	71.90	45.4[illegible]	513	113.90	78.00	49.25
474	105.25	72.05	45.55	514	114.15	78.15	49.35
475	105.45	72.20	45.60	515	114.35	78.30	49.45
476	105.70	72.40	45.70	516	114.60	78.45	49.55
477	105.90	72.55	45.80	517	114.80	78.60	49.65
478	106.15	72.70	45.90	518	115.00	78.75	49.75
479	106.35	72.85	46.00	519	115.25	78.90	49.85
480	106.60	73.00	46.10	520	115.45	79.05	49.95
481	106.80	73.15	46.20	521	115.70	79.20	50.05
482	107.05	73.30	46.30	522	115.90	79.35	50.15
483	107.25	73.45	46.40	523	116.15	79.50	50.25
484	107.45	73.60	46.50	524	116.35	79.65	50.35
485	107.70	73.75	46.60	525	116.55	79.80	50.40
486	107.90	73.90	46.70	526	116.80	80.00	50.50
487	108.15	74.05	46.80	527	117.00	80.15	50.60
488	108.35	74.20	46.85	528	117.25	80.30	50.70
489	108.60	74.35	46.95	529	117.45	80.45	50.80
490	108.80	74.50	47.05	530	117.70	80.60	50.90

Chilometri	PREZZI I Classe	II Classe	III Classe	Chilometri	PREZZI I Classe	II Classe	III Classe
531	117.90	80.75	51.00	**541**	120.15	82.25	51.95
532	118.15	80.90	51.10	**542**	120.35	82.40	52.05
533	118.35	81.05	51.20	**543**	120.55	82.55	52.15
534	118.55	81.20	51.30	**544**	120.80	82.70	52.25
535	118.80	81.35	51.40	**545**	121.00	82.85	52.35
536	119.00	81.50	51.50	**546**	121.25	83.00	52.45
537	119.25	81.65	51.60	**547**	121.45	83.15	52.55
538	119.45	81.80	51.65	**548**	121.70	83.30	52.65
539	119.70	81.95	51.75	**549**	121.90	83.45	52.75
540	119.90	82.10	51.85	**550**	122.10	83.60	52.80

N. B. — Per distanze superiori a 550 Km. non sono concessi speciali ribassi.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 8v-1916.*

Richiesta di biglietti collettivi per famiglia

Il sottoscritto, presa conoscenza delle norme qui retro esposte, chiede gli sia rilasciato un biglietto collettivo per il percorso da ____________

a ____________ e ritorno, via ____________

____

per le persone qui appresso indicate:

Nome e Cognome	Grado di parentela	Classe

e dichiara che tutte le persone sopra nominate appartengono alla di lui famiglia.

Decorrenza della validità del biglietto dal ____________

____________, *addì* ____________

IL RICHIEDENTE

____

Biglietto emesso Mod. ____________

Serie ____________ *N.* ____________

Verso riscossione di L. ____________

(Bollo della Stazione)

ESTRATTO DELLE CONDIZIONI E NORME

per l'uso dei biglietti collettivi per famiglie

I biglietti collettivi vengono rilasciati solo alle persone di una medesima famiglia (comprendendo tra esse anche le persone di servizio) le quali viaggino insieme e in numero non inferiore a tre paganti.

Se per una ragione qualunque uno o più degli iscritti in un biglietto collettivo non potessero compiere il viaggio con lo stesso treno utilizzato dai portatori del biglietto stesso, essi dovranno provvedersi per il loro viaggio di biglietti ordinari.

Le persone comprese nel medesimo biglietto possono viaggiare in classi differenti purchè sempre col medesimo treno e subordinatamente alle condizioni d'uso prescritte per il treno stesso dall'Orario ufficiale.

Le domande dei biglietti devono essere fatte almeno tre ore prima dell'ora della partenza, alla stazione da cui si inizia il viaggio.

La validità dei biglietti è di trenta giorni compreso il giorno del rilascio e potrà essere prorogata di un periodo indivisibile di 10 giorni col pagamento del 10 % del prezzo del biglietto, purchè ne sia fatta domanda prima della scadenza della validità primitiva del biglietto stesso; ad ogni modo l'utilizzazione dei biglietti non può aver luogo oltre i periodi rispettivamente stabiliti per i viaggi al mare (30 settembre) e per i viaggi alle stazioni termali (30 novembre); oltre tali termini i biglietti cessano di aver valore.

Ordine di servizio n. 4.ᵛ (C.).

Viaggi di parenti poveri di operai addetti a lavori militari in zona di guerra, gravemente infermi.

(Vedi ordine di servizio n. 259 (C)-1915).

In seguito ad accordi intervenuti con l'Autorità militare, è stato ammesso il rilascio di recapiti di viaggio senza riscossione di prezzo ai parenti poveri che devono recarsi a visitare operai addetti a lavori militari in zona di guerra, ammalati o feriti, in pericolo di vita, ricoverati negli ospedali militari territoriali e di riserva (esclusi quindi gli stabilimenti sanitari in zona di guerra ai quali il pubblico non può avere accesso).

La concessione è accordata soltanto alle famiglie notoriamente indigenti, per un solo membro di esse (possibilmente per il congiunto più stretto) e sempre quando la visita sia richiesta dal direttore dell'ospedale in cui l'operaio è degente.

Per il viaggio di dette persone valgono le stesse norme e modalità stabilite per il viaggio dei parenti poveri di militari gravemente infermi, di cui l'ordine di servizio n. 259 (C) del 1915, avvertendo che, tanto sulle richieste *rosa*, mod. B, rilasciate dalle Autorità militari o dai Reali carabinieri, ovvero dai sindaci, quanto sui biglietti da distribuirsi dovrà rsultare in modo ben chiaro che trattasi di parenti poveri di operai ammalati o feriti in zona di guerra.

Solo il punto 5° di detto ordine di servizio deve intendersi modificato nel senso che trovandosi qualche viaggiatore sprovvisto dell'originale invito della Direzione dell'ospedale, il personale di controlleria regolarizzerà i viaggi sottoponendo il viaggiatore al pagamento dell'importo di un biglietto a tariffa ordinaria per tutto il percorso dalla stazione di partenza a quella di destinazione.

Rimane fermo che quando trattisi di viaggi abusivi (sostituzione di persona od altro) si dovrà fare luogo alla riscossione del prezzo a tariffa ordinaria per tutto il percorso indicato sul biglietto più tre volte il prezzo medesimo a titolo di penalità.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare n. 1.V (C.).

Trasporti militari - Viaggi di ufficiali francesi in congedo.

In seguito ad accordi intervenuti col Ministero della guerra, si dispone, fino a nuovo avviso, che agli ufficiali francesi recantisi in Italia in congedo, sieno rilasciati biglietti a tariffa militare col bollo, dietro presentazione di richieste mod. *B* (gialle) emesse dall'autorità militare italiana.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9.

Il Direttore generale

R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Pignoramento dello stipendio - Inefficacia sulla pensione.

La legge 7 luglio 1902, n. 276, relativa alla insequestrabilità degli stipendi e pensioni ed alla cedibilità degli stipendi, non è interpretativa delle precedenti, nè conseguentemente ai rapporti sorti e formatisi sotto l'impero di queste può applicarsi l'articolo 7 della legge, il quale poi si riferisce unicamente alle cessioni e non anche ai pignoramenti e sequestri.

Perciò l'assegnazione di una quota parte di stipendio per estinzione di un debito consentita da sentenza anteriore al 1902 ed il conseguente pignoramento presso terzi, non possono estendere il loro effetto anche alla pensione nei casi di cessazione dal servizio dell'impiegato debitore.

CORTE DI APPELLO DI ROMA - sentenza 4-28 marzo 1916 (*Est.* Marini d'Armenia) - Ferrovie Stato c. Isaia.

DIRITTO.

Osserva che la sentenza appellata accolse la domanda dello Isaia ritenendo applicabile alla specie la disposizione dell'art. 7 della legge 7 luglio 1902, n. 276, così concepita: « nel caso di « cessazione dal servizio con diritto a pensione o indennità, ove « non sia altrimenti stabilito dalle parti, la cessione di una quota « di stipendio o di altro assegno estenderà i suoi effetti sopra una « quota proporzionata della pensione concessa al debitore, fino alla « estinzione del debito ecc. ». E alle obiezioni della ferrovia, che quella legge non potesse retroagire al momento in cui, con la sen-

tenza di assegnazione del 1891, si era costituito il diritto nello Isaia a riscuotere il quinto dello stipendio senza alcun accenno alla pensione, osservò, che in sostanza stipendio e pensione sono la stessa cosa, e che la surriferita disposizione della legge del 1902 è di carattere interpretativo della legge precedente, esplicando quel che in essa può riconoscersi virtualmente compreso, e cioè quale sia il concetto del legislatore riguardo a stipendio e pensione.

Ora la difesa delle ferrovie insorge contro siffatte argomentazioni, e sostiene che avendo l'assegnazione fatta con la menzionata sentenza del Tribunale di Napoli avuta luogo sotto l'impero della legge 26 luglio 1888, n. 5579, che permetteva la cessione, il sequestro e il pignoramento del quinto dello stipendio e della pensione senza determinare le causali del debito, ed essendo stata la detta assegnazione limitata al solo stipendio, come non avrebbe potuto più aver luogo sotto la legge del 1902 che permette il pignoramento soltanto per debiti verso lo Stato o per imposte o tasse comunali ovvero per cause di alimenti (art. 2), così deve intendersi ristretta al solo stipendio come fu specificamente ammesso col giudicato, e non può estendersi anche alla pensione, che da questo non fu contemplata. Onde, soggiunge, venuto meno lo stipendio per la cessazione dal servizio, si è esaurita anche la energia del giudicato stesso.

Osserva che la tesi sostenuta dall'appellante è giuridicamente esatta e merita essere accolta.

Invero, non può lo Isaia invocare la disposizione del menzionato art. 7 della legge del 1902, poichè questa legge mentre permette la cessione del quinto per qualunque debito(art. 3), non permette però il pignoramento, neppure limitato al quinto dello stipendio o della pensione, se non per i debiti dianzi indicati, e che sono in modo tassativo, specificati, non potendosi estendere ad altri casi, imperocchè trattasi di disposizione eccezionale in confronto della regola generale sancita nell'art. 1° che vieta la cessione, il pignoramento o il sequestro dello stipendio o della pensione.

Può invocare soltanto, come invoca, il giudicato del 1891, il quale riguarda il solo stipendio, non già la pensione, pur essendo possibile, come si è visto per la legge del 1888, sotto l'impero della quale venne emesso il pignoramento, per qualunque debito, dello stipendio o della pensione.

Inoltre, è manifesto che la legge del 1902 ha voluto regolare, con norme diverse la cessione e il pignoramento o sequestro, in vista delle diverse cause e finalità di tali istituti giuridici: ora è notevole che l'art. 7 riguarda soltanto la cessione, non già il pignoramento e il sequestro, tanto che vi si legge l'inciso « ove non sia altrimenti stabilito dalle parti » il quale presuppone una libera contrattazione, come si verifica nella cessione, non già un atto coattivo di esecuzione, come il pignoramento. Infine va rilevato non essere possibile, interpretando il giudicato del 1891, che questo abbia inteso assegnare alla Mazzucchi anche il quinto della futura eventuale pensione che sarebbe spettata al Verde poichè essendo stata quella sentenza emessa soltanto in confronto della Società delle ferrovie mediterranee non poteva mai neppure implicitamente, comprendere nell'assegno la pensione, la quale secondo gli ordinamenti di quell'epoca, non era dovuta dalla Società ma dalla Cassa pensione che costituiva un ente autonomo e indipendente rappresentato dal presidente del Comitato di amministrazione (art. 38 dello statuto sociale in relazione alla legge 27 aprile 1885, n. 3048). Laonde per potersi procedere a valido pignoramento della futura pensione sarebbe stato indispensabile che venisse operato presso la Cassa pensioni, e che in confronto di questa fosse pronunziata l'assegnazione.

Nè può trarre a diversa opinione lo avere la sentenza del 1891 pronunziata l'assegnazione fino alla totale soddisfazione del credito, perchè è manifesto che con ciò si intese porre un limite alla efficacia del pignoramento, ben potendo avvenire che il debito si estinguesse prima che il Verde cessasse dal servizio e fosse collocato a riposo, come d'altra parte poteva avvenire che per morte prematura o per altra causa non si giungesse ad estinguere il debito.

Va pertanto accolto l'appello della ferrovia, e in riforma della sentenza appellata, va respinta la domanda dello Isaia con la di lui condanna alle spese del primo e secondo grado.

Ferrovie pubbliche - Chiusure - Danni.

Le chiusure delle ferrovie pubbliche sono stabilite nell'interesse esclusivo di queste. Quindi non v'ha luogo a risarcimento di danni che i terzi affermino di avere subìti per la mancanza delle chiusure stesse (art. 9 legge 30 giugno 1906, n. 272).

CASSAZIONE DI TORINO - sentenza 21 marzo-3 aprile 1916 (*P. Pres.* Taglietti - *Rel.* Bassi) - Ferrovie Stato c. Ditta Bauchiero-Varvello.

RITENUTO IN FATTO.

La Ditta Bauchiero e Varvello di Torino espone che l'11 giugno 1913, mentre con carro di sua proprietà carico di botti vuote, recavasi a caricare merce alla stazione di Borgo Dora e transitava lungo una strada di proprietà delle ferrovie, parallela ai binari che serviva al passaggio dei carri che si recano a caricare e scaricare merci, improvvisamente una machina, guidata dal solo macchinista, che percorreva il binario di manovia, si diede ad emettere scoppi violenti e nugoli di fumo e di vapore, rasente il terreno, in modo da spaventare il cavallo d'indole tranquilla, invano trattenuto dai conducenti, i quali inutilmente gridarono al macchinista di fermarsi.

Il cavallo fu violentemente urtato, carro e conducenti sbalzati a terra, con gravi danni alle persone, al cavallo e al carro, di cui la Ditta chiese alle ferrovie la rifusione avanti il tribunale di Torino con atto 25 di giugno, deducendo a sostegno la prova per testi a stabilire detti fatti, e col cap. 5 che la strada è stretta e priva di ripari. Altri capitoli miravano a stabilire l'entità dei danni.

Le ferrovie chiesero l'assoluzione; in subordine eccepirono che nel fatto era concorsa in modo preponderante la colpa dell'attrice. Dedussero pure un capo di prova per testi a stabilire che la locomotrice in parola è quella permanente autorizzata ad essere guidata da un solo agente.

Il tribunale colla sentenza 22 febbraio 1914 ammise i primi cinque capi dell'attrice, e quello della ferrovia, ma su appello di questa che dedusse altro capo di prova ad accertare che su detta via passano senza inconvenienti centinaia di cavalli, la Corte di appello di Torino colla sentenza 10-15 marzo 1915 ammise il nuovo capo di prova, confermò nel resto la sentenza del tribunale, compensando un quarto delle spese e caricando le altre alla appellata.

Contro questa sentenza reclamava alla Corte suprema la ferrovia in base a due mezzi combattuti da regolare controricorso.

LA CORTE SUPREMA.

Considera che con detto primo mezzo si denuncia la violazione e falsa applicazione dell'art. 9, legge 30 giugno 1906 ,n. 272 sulla costruzione e l'esercizio delle strade ferrate; art. 3 disposizioni generali del Codice civile e 517 n. 3 Cod. proc. civ. per avere la sentenza denunciata, ammetendo il capitolo 5° di prova testimoniale, implicitamente riconosciuta la possibilità che l'Amministrazione ferroviaria fosse obbligata a mettere dei ripari lungo i binar delle ferrovie, e ciò ove fosse richiesto per la migliore tutela dell'incolumità dei privati e dei loro animali che dovessero transitare in vicinanza delle linee ferroviarie.

Ritiene la Corte suprema che la censura contenuta in questo mezzo sia fondata in diritto e che di conseguenza il ricorso debba essere accolto.

Di vero la Corte d'appello non ha avvertito che si era di fronte ad un *jus singolare*, richiesto dalle peculiari necessità dell'esercizio ferroviario.

La grande e statale importanza di tale esercizio impone che le norme che lo regolano, siano ispirate esclusivamente alle esigenze del servizio e alla preoccupazione di assicurare comunque il libero transito dei treni e l'incolumità dei viaggiatori.

A questo scopo sono informate tutte le disposizioni riguardanti l'esercizio delle ferrovie e in modo speciale l'art. 9 della legge 30 giugno 1906.

Perciò quando l'ultimo capoverso di questo articolo dispone che « *per le ferrovie pubbliche le chiusure sono stabilite nell'esclu-*

sivo interesse della ferrovia », è chiaro che un privato per qualsiasi ragione anche di elementare prudenza non ha diritto di chiedere che l'Amministrazione ferroviaria munisca di ripari qualche punto speciale della sua linea. E se tale diritto non sussiste, qualunque mancanza di riparo non può rendere la ferrovia responsabile delle possibili conseguenze pel noto assioma che *qui jure suo utitur neminem laedit*.

Il privato che deve per qualsiasi ragione transitare in vicinanza a una linea ferroviaria, deve provvedere alla propria incolumità usando della prudenza suggerita dal caso.

Così è obbligo elementare dei conducenti i carri, di tenere le proprie bestie per il morso appena sentono avvicinarsi una macchina ferroviaria, se vogliono impedire che le bestie medesime, se colte da spavento, abbiano a prendere la fuga ed a provocare disgrazie.

Lo stesso criterio emerge anche dagli articoli 52 e 55 del regolamento di polizia ferroviaria, giustamente ricordati in via analogica, dalla ricorrente.

Questi articoli infatti impongono una severa custodia ai proprietari del bestiame pascolante lungo le linee ferroviarie, sotto comminatoria di gravi multe pel caso che avessero ad invadere le linee stesse.

A *fortiori* deve invigilare le sue bestie chi entra con esse nel recinto di una stazione o di uno scalo merci dove è continuo il movimento dei treni e delle macchine, movimento che sarebbe assai ostacolato se i conducenti dovessero preoccuparsi delle bestie e dei carri che vi accedono per il carico e lo scarico.

Ora, nella fattispecie, coll'ammissione del 5° capo di prova col quale si voleva stabilire che la strada correva lungo il binario ed era sprovvista di qualsiasi riparo, indubbiamente si intendeva trarre la conseguenza che la mancanza di riparo in quel punto costituiva una colpa a carico dell'Amministrazione ferroviaria la quale perciò, a sensi dell'art. 1151 Codice civile, doveva rispondere dei danni.

Essendo *tale responsabilità esplicitamente esclusa* dall'art. 9 della legge 30 giugno 1906 impropriamente dalla sentenza denunciata considerata come regolamento, tale capitolo si presentava inammissibile, perchè lo scopo a cui mirava, urtava contro un espresso divieto di legge.

L'accoglimento di questo mezzo dispensa la Corte suprema dall'esame del secondo che resta necessariamente assorbito, giacchè il primo mezzo investe da solo tutta la sentenza.

P. Q. M.: La Corte suprema, accolto il ricorso, cassa la denunciata sentenza 10-15 marzo 1915, della Corte di appello di Torino e rinvia parti e causa per un nuovo giudizio avanti la Corte di appello di Casale che deciderà anche in ordine alle spese occorse in questo grado.

Errata-corrige

Ordine di servizio n. 86. (Bollettino ufficiale n. 18/1916):

Nel secondo capoverso del punto *f*), di seguito alle parole « le soprattasse di transito », aggiungere « gli aumenti di cui l'ordine di servizio n. 185/1915 ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. 4 00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IX - N. 22

1 GIUGNO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, maggio 1916 — Tip. Editrice Nazionale C. 90

()

Legge 27 *aprile* 1916, *n.* 592, *che converte in legge il R. decreto 1° settembre* 1914, *n.* 920, *concernente disposizioni per facilitare l'appalto e la esecuzione di lavori per conto dello Stato, delle provincie e dei comuni a sollievo della disoccupazione operaia* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto Reale 1° settembre 1914, n. 920, concernente disposizioni per facilitare lo appalto e la esecuzione di lavori per conto dello Stato, delle provincie e dei comuni, a sollievo della disoccupazione operaia.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma addì 27 aprile 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

Salandra — Carcano — Ciuffelli.

Visto, Il guardasigilli: Orlando.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 23 maggio 1916 n. 121.

Decreto Luogotenenziale 25 *maggio* 1916, *n.* 631, *concernente l'adozione per l'Italia dell'anticipo dell'ora legale* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il R. decreto 10 agosto 1893, n. 490, riguardante l'adozione per l'Italia dell'ora del 2° fuso (ora dell'Europa centrale);

Ritenuta la convenienza di economizzare per quanto sia possibile sul consumo di combustibili usati per la illuminazione artificiale, meglio utilizzando le ore d'illuminazione solare;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Dalla mezzanotte del 3 giugno 1916 l'ora legale verrà anticipata di 60 minuti primi a tutti gli effetti.

Art. 2.

Tutte le autorità e tutti i capi di aziende pubbliche e private provvederanno perchè nell'istante indicato dal precedente articolo gli orologi siano portati a segnare l'una antimeridiana.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 maggio 1916, n. 125.

Art. 3.

Il presente decreto avrà effetto fino a nuova disposizione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 maggio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA.

Visto, Il guardasigilli: ORLANDO.

Appendice n. 7 all'ordine generale N. 4-1907. (P.)

Indennità di malaria.

In applicazione dell'art. 133 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate col R. decreto 22 luglio 1906, n. 417, le sottoindicate tratte della nuova linea Paola-Cosenza sono classificate come segue agli effetti della corresponsione, al personale che vi presta servizio, dell'indennità di malaria e ciò a decorrere dalla data di apertura all'esercizio della linea stessa.

Progressive chilometriche estreme		Fabbricati compresi nelle zone di malaria			Classificazione della zona di malaria
dal kilometro	al kilometro	Stazioni	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
2 + 743	10 + 644	S. Lucido, Falconara Albanese	3 + 131	10 + 627	3ª
22 + 897	27 + 896	Rende	22 + 913	27 + 341	2ª

Approvato dal Consiglio di amministrazione nella sua adunanza del 12 maggio 1916.

Ordine di Servizio N. 104. (M.).

Trasporto di materie pericolose e nocive.

(Vedi ordine di servizio N. 327-1915).

In seguito ad autorizzazione dell'Intendenza generale dell'Esercito — Direzione dei trasporti — ai sensi del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, pubblicato nel Bollettino ufficiale 21 del 27

maggio 1915, vengono stabilite le seguenti ulteriori norme per i trasporti di « materie pericolose e nocive ».

I. — Trasporti di fieno e di paglia per l'Amministrazione militare.

È fatto stretto obbligo ai Circoli di ripartizione di curare in modo speciale la fornitura dei copertoni occorrenti pei trasporti di fieno e di paglia per conto dell'Autorità militare.

Le stazioni dovranno però sempre inoltrare detti trasporti senza ritardo, anche se, eccezionalmente, non siano protetti con copertone, assicurandosi in modo particolare che il carico abbia la necessaria stabilità per evitare possibili spostamenti durante il viaggio. Nel mod. M-141 dello stesso giorno o di quello successivo al trasporto, le stazioni indicheranno il quantitativo dei carri inoltrati senza copertone.

I carri di fieno o di paglia sprovvisti di copertone dovranno essere ubicati nel treno dopo quelli che ne sono muniti, il più lontano possibile dalla locomotiva, e ad ogni modo a distanza dalla medesima non minore di tre veicoli, dei quali uno almeno dovrà essere chiuso.

Analogamente sarà provveduto pei treni rinforzati in coda.

II. — Trasporti di cloro liquefatto.

È stato ammesso che i recipienti destinati al trasporto dell'acido carbonico liquefatto possano essere provvisoriamente utilizzati per il trasporto del *cloro liquefatto* (cat. 7ª gruppo 3°) purchè sui recipienti stessi venga stampato con vernice ad olio il nome del nuovo gas, annullando con una barra, pure in vernice ad olio, quello impresso sulle bombole ed i recipienti medesimi si trovino in corrente con la prova regolamentare.

Per tali trasporti, come per quelli degli altri simili del gruppo 3° della categoria 7ª (ad eccezione dell'ossigeno e dell'aria compressa) siccome trattasi di gas dannosi alla respirazione ed

anche nocivi, così si dovranno applicare le etichette prescritte per le materie corrosive e velenose di cui la categoria 2ª.

Detti trasporti a carro completo devono effettuarsi in carro coperto con tutte le porte e gli sportelli chiusi. All'atto dell'apertura delle porte si deve procedere con precauzione adottando, nel caso di disperdimento di gas, le cautele che sono suggerite per le materie della categoria 2ª e 7ª insieme.

Il limite di peso delle spedizioni isolate dei gas suddetti (categoria 7ª, gruppo 3°) viene aumentato e portato a Kg. 100 per ciascuna.

Le spedizioni poi di gas compressi o liquefatti per conto dell'Autorità militare saranno ammesse anche in recipienti di piccole dimensioni esenti dalle prove regolamentari stabilite per la categoria 7ª, gruppo 3°, dell'allegato 9 alle tariffe, con l'osservanza delle seguenti norme:

1° La spedizione effettuata sempre *sotto scorta militare* verrà dichiarata « gas compressi o liquefatti nonchè corrosivi e veleni » ed i recipienti saranno accuratamente imballati in robuste casse con paglia od analoga sostanza.

2° Per il trasporto verranno usati carri chiusi, nei quali le casse saranno accatastate con cura ed immobilizzate: tutti gli sportelli verranno chiusi; inoltre ai ganci di chiusura delle porte dovranno applicarsi i cartellini mod. M 247-*a* ed ai documenti di spedizione i listini mod. M 272-*g* « corrosivi e veleni » (ved. prospetto dei cartellini, etichette ecc., ediz. 1915), completati con l'indicazione « gas compressi o liquefatti » di cui sopra.

3° I carri dovranno essere possibilmente attaccati verso la coda del treno.

4° La *scorta militare* non deve prendere posto entro i carri ma in quelli vicini o, solo quando ciò non sia possibile, nel bagagliaio.

I militari di scorta dovranno prendere cognizione dal capo treno delle fermate di qualche entità nelle quali potranno eseguire le prescritte verifiche dei carri.

5° Al primo indizio di qualche fuga di gas, il capo scorta dovrà avvertire subito il personale di servizio e fornirgli, se del caso, le maschere di protezione di cui è provvisto.

6° Quando le fughe siano persistenti e la scorta militare non riesca a porvi riparo, i carri dovranno essere scartati nella prossima stazione con le debite cautele, in un binario appartato, dove rimarranno sotto permanente custodia militare in attesa dei provvedimenti da richiedersi dal capo scorta.

III. — Involto impermeabile degli esplosivi della 12ª, 13ª e 14ª categoria.

Pei trasporti di esplosivi delle categorie suindicate a carro completo per conto dell'Amministrazione militare può omettersi la disposizione, di cui al comma *c* delle condizioni comuni alle categorie 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 9 alle tariffe, che la totalità dei colli venga avviluppata con involto impermeabile, purchè siano tenute chiuse le porte e le ribalte del carro. Analogamente è ammesso per le spedizioni a *dettaglio*, purchè l'imballaggio sia stato convenientemente rinforzato con robusto involucro di tela incerata o di carta-tela impermeabile e purchè siano tenute chiuse le porte e le ribalte del carro.

IV. — Piombatura dei carri contenenti proiettili di artiglieria (carichi).

Avvertesi che da parte del personale ferroviario non si dovranno muovere eccezioni quando l'Autorità militare disponga che nei carri contenenti proiettili di artiglieria (carichi) prenda posto la scorta militare, rinunciando quindi alla prescritta piombatura.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai controllori del materiale.*

Ordine di Servizio N. 105. (M. e L.).

Attivazione degli impianti di apparati centrali e di segnalamento in stazione di Castelbolognese.

Dalle ore 12 del giorno 10 giugno 1916 saranno attivati in stazione di Castelbolognese i nuovi impianti di apparati centrali e di segnalamento qui descritti:

Cabina A. — Posta a m. 886 dall'asse del F. V., verso Bologna, a monte dei binari di corsa. Per mezzo di apparato Max Jüdel dalla cabina si manovrano i seguenti segnali:

a) segnale di protezione della stazione dal lato Bologna, situato a m. 150 dalla traversa limite del deviatoio estremo ed a m. 1096 dall'asse del F. V., e posto a sinistra dei treni ai quali comanda. Esso è formato da un semaforo a candeliere a due piantane ciascuna ad un'ala di 1ª categoria, di cui quella a sinistra (piantana più bassa) per comandare all'entrata dei treni al Fascio Merci, quella a destra (piantana più alta) per comandare l'ingresso al F. V. A quest'ultima ala è accoppiata un'ala di avviso per comandare ai liberi transiti verso Rimini;

b) semaforo di avviso a quello precedente posto a m. 700 da esso e sempre alla sinistra dei treni;

c) semaforo ad un'ala di partenza dal Fascio merci verso Bologna, situato a m. 203 dall'asse della cabina, a valle del 3° binario di stazione.

La manovra dei segnali è collegata mediante serrature e fermascambi F. S. alla posizione dei deviatoi, che interessano la corsa dei treni.

Posto di manovra a terra. — Situato a m. 244 dall'asse del F. V. verso Bologna. Manovra con leva a terra tutte le comunicazioni costituenti la traversata, fra il Fascio merci e lo Scalo

merci, che interseca i binari di corsa; manovra pure il semaforo di partenza dal F. V. verso Bologna, posto a 230 m. dall'asse del F. V., a monte della 1ª linea, sul quale la cabina A dà consenso elettrico per mezzo di interruttore a chiave.

Il posto stesso manovra pure i dischetti bassi pel comando delle manovre e delle partenze dalla 1ª e 3ª linea verso Bologna, e concede consenso mediante interruttore a chiave alla cabina A sul segnale che comanda l'ingresso dei treni al F. V. da Bologna.

La manovra delle comunicazioni è collegata con quella del semaforo, dei dischetti bassi e dell'interruttore per mezzo di serrature e fermascambi a chiave tipo F. S .

Cabina B. — Posta a m. 206 dall'asse del F. V., lato Rimini, a monte dei binari di corsa. A mezzo di apparato Saxby dalla cabina si manovrano i nuovi segnali di protezione e di partenza della stazione lato Rimini e Ravenna, i dischetti bassi ed i deviatoi che interessano i treni. I nuovi segnali manovrati dalla cabina consistono come segue:

a) Semaforo di 1ª categoria lato Rimini, posto a m. 170 dalla traversa limite del deviatoio estremo ed a m. 526 dall'asse del F. V., ed è formato da un semaforo a candeliere a due piantane, di cui la sinistra (più alta) ad un ala di 1ª categoria che comanda agli ingressi da Rimini al F. V. e porta accoppiata l'ala di avviso per liberi transiti, e quella a destra (più bassa) ad un'ala di 1ª categoria che comanda agli ingressi al Fascio merci. Il semaforo stesso è posto a sinistra dei treni in corsa, ed è preceduto a m. 800 da semaforo a sbalzo ad un'ala di avviso, pure a sinistra dei treni in arrivo;

b) semaforo di 1ª categoria lato Ravenna, posto a m. 150 dalla traversa limite del deviatoio estremo ed a m. 296 dall'asse del F. V., ed è formato da un semaforo a candeliere a due piantane (ciascuna ad un'ala di 1ª categoria) di cui quella a sinistra (più alta) serve per comandare l'ingresso dei treni da Ravenna al F. V., quella a destra (più bassa) serve per comandare l'ingresso dei treni da Ravenna al Fascio merci. Esso è situato alla sinistra dei treni ai quali comanda ed è preceduto a m. 810 da un semaforo ad un'ala di avviso, pure situato alla sinistra dei treni;

c) semaforo ad un'ala di partenza dalla 2ª linea verso Rimini, posto fra la 2ª linea e la 3ª, a m. 129 dall'asse del F. V.

d) semaforo a due ordini di ali collocato a m. 57 dall'asse del F. V., per comandare le partenze dal Fascio merci o dalla 3ª linea, con l'ala superiore verso Ravenna, e con l'ala inferiore verso Rimini.

Fabbricato viaggiatori. — Il fabbricato viaggiatori mediante istrumento di consenso tipo F. S. concede consenso imperativo alla cabina *A* ed alla cabina *B* su tutti i segnali di 1ª categoria a protezione della stazione.

Il F. V. è collegato telefonicamente con le due cabine.

Ordine di servizio n. 106. (C.).

Servizio merci italo-francese da o per oltre la P. L. M.

(Vedi ordine di servizio N. 212-908).

Nella Parte I-*B* delle tariffe pel servizio cumulativo sopra menzionato (edizione 1° settembre 1913) devesi introdurre, con validità dal 1° giugno 1916, la seguente modificazione:

pag. 11, § VI. Tassazione delle merci e degli oggetti voluminosi. Il punto (7) va annullato e sostituito come appresso:

« I pesi minimi per vagone, fissati nella classificazione delle « merci, si considerano, agli effetti della tassazione, come carica- « bili in un vagone di capacità ordinaria, cioè avente la lunghezza « di metri 5.50.

« Per le merci indicate nella nomenclatura come voluminose, « caricate in vagoni di lunghezza superiore a quella sopra indi- « cata di metri 5.50, i detti pesi minimi si intendono aumentati di « un sesto per ogni metro di maggiore lunghezza del vagone im- « piegato. Nel computo le frazioni inferiori a metri 0.50 saranno

« trascurate, mentre quelle eguali o superiori a metri 0.50 sa-
« ranno arrotondate al metro.

« Al massimo le tasse saranno computate per la portata del « vagone ».

Di conseguenza, si prescrive alle stazioni di curare affinchè la lunghezza dei vagoni impiegati pel trasporto di merci voluminose abbia sempre ad essere esposta sulle lettere di vettura e relativi duplicati e sui fogli di via.

Modificazione analoga a quella di cui sopra dovrà introdursi, con validità dal giorno che sarà indicato, nelle altre tariffe dirette internazionali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio n. 107. (M. L.).

Allacciamento verso Milano del nuovo fascio di binari (Parco Nord) della stazione di Verona P. N. con la linea di Ala e col binario di corsa dei treni in arrivo da Milano, ed attivazione dei nuovi impianti di segnalamento e di sicurezza a protezione della detta stazione, lati Milano ed Ala.

Dalle ore 15 del giorno 15 giugno 1916 saranno attivati gli impianti per gli arrivi dalla linea di Milano e da quella di Ala al nuovo fascio di binari (Parco Nord) della stazione di Verona P. N., mediante allacciamento diretto di tre binari del detto fascio con il binario di corsa dei treni in arrivo da Milano e con quello da e per Ala.

Contemporaneamente saranno soppressi gli attuali dischi di seconda categoria di protezione della stazione di Verona P. N. lato Milano ed Ala, sostituendoli con semafori di 1ª categoria e d'avviso, manovrati dai due posti *B* e *C*; onde, dalla data suddetta, alla protezione della stazione verso Ala, Milano e Dossobuono sarà provveduto come appresso indicato.

PER I TRENI IN ARRIVO.

1°) *Da Ala*:

a) Un semaforo a protezione del posto C, a due ordini di ali di 1ª categoria — preceduto a m. 748 dal relativo avviso (1 C) — situata al Km. 4 + 937, che comanda con l'ala superiore (2 C) agli arrivi al nuovo fascio Parco Nord; con l'inferiore (3 C) ai treni che devono proseguire fino al segnale di protezione del posto B.

b) Un secondo semaforo a protezione del posto B, pure a due ordini di ali di 1ª categoria, situato al Km. 4 + 159, ossia metri 100 dalla punta del deviatoio estremo, che comanda con l'ala superiore (1 B) agli arrivi al F. V.; con l'inferiore (2 B) agli arrivi al Parco Sud. L'ala di avviso (4 C) di questo semaforo è accoppiata a quella di 1ª categoria (3 C) del semaforo di cui al precedente punto *a*).

2°) *Da Milano*:

c) Un semaforo a protezione del posto C a due ordini di ali (6 C - 7 C) di 1ª categoria — preceduto a m. 750 dal relativo semaforo di avviso (5 C) — situato al Km. 144 + 313, ossia a m. 361 dalla comunicazione tra il binario dei dispari della linea di Milano e quello della linea di Ala, e che comanda: con l'ala superiore (6 C) agli arrivi al nuovo fascio di binari del Parco Nord; con l'inferiore (7 C) ai treni che devono proseguire fino al segnale di protezione del posto B.

d) Un secondo semaforo a protezione del posto B, pure a due ordini di ali di 1ª categoria, situato al Km. 145 + 091, che comanda con l'ala superiore (3 B) agli arrivi al F. V., con l'inferiore (4 B) agli arrivi al Parco Sud.

L'ala di avviso (8 C) di questo semaforo è accoppiata a quella di 1ª categoria (7 C) del semaforo di cui al precedente punto *c*).

3°) *Da Dossobuono*:

e) Un semaforo a due ordini di ali di 1ª categoria — preceduto a m. 828 da un semaforo ad un'ala di avviso (1 A) — si-

tuato a m. 170 dal deviatoio estremo e che comanda ai treni diretti al F. V. con l'ala superiore (2 A), ed al Fascio Merci con l'ala inferiore (3 A).

PER I TRENI IN PARTENZA.

4°) *Dal fabbricato viaggiatori*:

f) Un semaforo a tre ordini di ali di 1ª categoria situato al Km. 145+923, ossia a m. 177 dall'asse del F. V., che comanda ai treni diretti verso Dossobuono con l'ala superiore (9 B), verso Milano con l'ala intermedia (10 B), e verso Ala con l'ala inferiore (11 B).

5°) *Dal Parco Sud*:

g) Un semaforo a due ordini di ali di 1ª categoria situato al Km. 145+428, e che comanda con l'ala superiore (7 B) ai treni diretti verso Milano e con l'ala inferiore (8 B) ai treni diretti verso Ala.

h) Un secondo semaforo ad un'ala (4 A) che comanda ai treni diretti verso Dossobuono.

Contemporaneamente verrà attivato un posto di manovra C, continuando a funzionare quelli A e B, e questo ultimo anche come posto di movimento.

La manovra dei segnali e dei deviatoi è vincolata ad opportuni consensi che sono ottenuti mediante collegamenti di serrature e fermadeviatoi tipo F. S.

Ordine di servizio n. 108. (A.).

Autonomia dell'Agenzia marittima di Napoli.

Col 1° giugno 1916, sarà resa autonoma l'Agenzia marittima di Napoli, attualmente aggregata a quel Magazzino approvvigionamenti.

L'Agenzia stessa resterà compresa nella circoscrizione del 15° Riparto d'ispezione (Napoli) e provvederà anche alla sorveglianza sulla Fabbrica mattonelle locale.

Nel quadro *F* allegato all'ordine di servizio 195-1914 dovrà quindi venir sostituita l'indicazione « Magazzino approvvigionamenti in sede » nella colonna « Ufficio incaricato » con quella:

«*Agenzia marittima*».

Ordine di servizio n. 109. (M. C.).

Facoltà di servizio allo scalo di Savona Marittima.

Dal 5 giugno 1916 lo scalo di *Savona Marittima* viene ammesso in *via provvisoria* ai trasporti a G. V. a carro completo per conto esclusivo dell'autorità militare.

Ai trasporti di cui sopra è applicabile sul percorso Savona Marittima-Savona Letimbro la tassa di porto di cui all'art. 5 del Capo II dell'allegato 8 alle tariffe.

In conseguenza di quanto sopra a pagina 56 del « prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914) » di fronte all'indicazione dello scalo di Savona Marittima si dovrà esporre nella colonna 8 la lettera *G* (16) riportando in calce la seguente nota:

(16) In via provvisoria e limitatamente ai trasporti a carro completo per conto dell'autorità militare.

Nella « prefazione generale all'orario generale di servizio parte II a pag. 11 » si dovrà modificare come appresso la nota (4):

(4) Borzoli Fegino, Borzoli Trasta, Castellamare di Stabia (scalo marittimo), Cornigliano Campi, Pisa Porta Fiorentina e Porta Nuova, Torre Annunziata Porto. Ammesse ai soli trasporti a P. V. ordinaria ed a quelli di veicoli.

Savona Marittima. Ammessa ai trasporti di cui sopra, nonchè, in via provvisoria, a quelli a G. V. a carro completo per conto esclusivo dell'autorità militare.

Distribuito agli agenti della classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio n. 110. (C.).

Servizio cumulativo con la linea Cairate Lonate Ceppino-Val Morea, esercitata dalle ferrovie Nord Milano.

In relazione alle partecipazioni fatte dalle ferrovie Nord Milano, si avverte che per i trasporti di merci, veicoli e bestiame in servizio cumulativo con la linea Cairate Lonate Ceppino-Val Morea, accettati dal 4 giugno 1916 in poi, saranno da applicare, per il percorso di detta linea, le tariffe in vigore sulle ferrovie Nord Milano, considerando la linea stessa come facente parte di quelle ferrovie.

Ne consegue che anche l'abbuono sul diritto fisso per ognuna delle operazioni di carico e scarico effettuata dalle parti nelle stazioni della linea suddetta, dovrà concedersi nella misura di L. 0,4743 per tonn. in luogo di L. 0,4845.

In base a quanto precede dovranno essere fatte opportune modificazioni tanto nell'ordine di servizio n. 68-1916 e relativo allegato *B*, quanto nel « prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 111. (M.).

Servizio cumulativo con la Società Veneta.

Dal 1° giugno 1916 viene attivato l'esercizio del raccordo fra la stazione di Bologna S. Vitale della Società Veneta ed il « Laboratorio Pirotecnico ».

Detto stabilimento, provvisto di gestione propria, funzionerà come una vera stazione denominata « Bologna S. Vitale Laboratorio Pirotecnico » e sarà abilitato a tutti i trasporti militari a G. V. e P. V. di merci, materiali ed esplosivi, sia in collettame che a vagone completo.

I trasporti da e per Bologna S. Vitale Laboratorio Pirotecnico dovranno, agli effetti della tassazione, considerarsi come provenienti o destinati alla stazione di Bologna S. Vitale.

In relazione a quanto sopra a pag. 44 e 45 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1915) » di fianco al nome della stazione di Bologna S. Vitale si dovrà esporre il richiamo (5) corrispondente alla seguente nota da riportarsi in calce:

(5) Raccordato alla stazione di Bologna S. Vitale havvi lo stabilimento di « Bologna S. Vitale Laboratorio Pirotecnico » funzionante come stazione da e per la quale possono effettuarsi i trasporti militari a G. V. e P. V. di merci, materiali ed esplosivi tanto in collettame che a vagone completo con l'applicazione dei prezzi stabiliti per Bologna S. Vitale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare n. 53. (C.).

Divieto di riconoscere i pesi separati delle merci nei casi di false dichiarazioni parziali.

Si è notato che non tutte le stazioni interpretano esattamente le disposizioni date con le circolari n. 205-1908 e 74-1909, circa il riconoscimento dei pesi separati delle merci dichiarate dal mittente con peso complessivo.

A migliore intelligenza delle disposizioni suddette, avvertesi che qualora si riscontri la falsa dichiarazione della qualità di parte

di una spedizione composta di merci tutte scoperte o tutte imballate, non si dovrà mai procedere al riconoscimento del peso delle singole qualità delle merci e saranno da applicare all'intiero trasporto i prezzi della classe o della tariffa più elevata a sensi dell'art. 65 delle tariffe e dell'art. 10 delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 54 (C.).

Tassazione dei trasporti a carro completo, provenienti dall'estero e proseguenti sui carri originari.

In relazione alle aggiunte introdotte, nell'articolo 107 delle tariffe interne, con la 12ª-22ª appendice, le spedizioni a carro completo di merci contrassegnate in nomenclatura da *v* o *w*, provenienti dall'estero, eseguite con lettera di vettura internazionale, ma con applicazione *delle tariffe interne* di ciascuna amministrazione (carreggio da ferrovia a ferrovia) debbono, sulla percorrenza italiana, essere tassate in base al peso minimo della tariffa applicabile, od alla tassa minima, se del caso, quando trattisi di merce non ascritta a tariffa con vincolo di peso, l'uno e l'altra ragguagliati alla portata del carro *originario impiegato*.

Per le spedizioni, invece, costituite di merci non voluminose dovrà, agli effetti della tassazione, considerarsi come richiesto il *carro necessario* in relazione al peso della merce, ad esempio per Kg. 10900 di legname un carro da 12 tonnellate.

Uguali norme valgono per le merci provenienti dall'estero, rispedite ai transiti di confine od in qualsiasi stazione interna italiana, comprese Modane loco e Chiasso loco, quando siano lasciate proseguire nel carro d'origine.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare n. 55. (C.).

Divieti d'esportazione delle merci.

(Vedi circolare n. 18-1916).

In base a comunicazione del Ministero delle finanze l'elenco che forma l'allegato *B* alla circolare N. 18-1916 e comprendente le merci delle quali, in eccezione ai divieti, le dogane sono state autorizzate a consentire direttamente l'esportazione, con o senza restrizioni secondo le destinazioni, esclusi sempre i paesi nemici, deve essere sostituito dal nuovo elenco allegato alla presente circolare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 15, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Allegato alla circolare N. 55-1916

ELENCO DELLE MERCI DI CUI LE DOGANE SONO AUTORIZZATE
A CONSENTIRE DIRETTAMENTE L'ESPORTAZIONE

N. B. — *Per le merci destinate in Svizzera, comprese nell'elenco allegato alla circolare N. 89 del 1915, e distinte nel presente con asterisco, occorre il permesso di esportazione rilasciato da un ufficio doganale, o, dove è indicato, dal Ministero delle finanze.*

Abbozzi per pipe	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Accessori, guarnizioni e manichi di metallo comune per ombrelli e per bastoni da passeggio.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Acciughe salate	La dogana di Genova è autorizzata a permettere l'esportazione per le Americhe delle acciughe conservate in scatole.
Acido borico	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Acido citrico	La dogana di Palermo è autorizzata a permettere l'esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Acido tartarico	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Acquavite	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. L'esportazione per paesi confinanti o vicini a quelli nemici è però subordinata a preventivo accertamento, da parte delle dogane, dell'effettiva destinazione della merce, sulla scorta dei documenti commerciali.

Acque medicinali nazionali .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Agro di limone, cotto e crudo	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Agrumi, anche in acqua salata.	Idem.
Albumina di sangue . . .	Idem.
Amaretti e biscotti da tè .	Idem.
Apparecchi d'inalazione * .	Idem.
Argento in fogli (V. Gioielli, ecc.).	
Arredi sacri (* per quelli di rame e sue leghe).	Idem.
Articoli casalinghi di legno	Idem.
Ascensori	Idem.
Asfalto o bitume giudaico, alla rinfusa.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Inghilterra e colonie, Francia e colonie, Russia, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Assicelle per costruzione di pavimenti.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Aste dorate di legno per cornici.	Idem.
Astucci per lampade elettriche	Idem.
Attrezzature per persiane .	Idem.

Bacche di alloro	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Barattoli e scatole di latta, a scarico di bollette di temporanea importazione *.	Idem.
Barbabietole rosse da orto .	Idem.
Barbe di granturco * . . .	Idem.
Barili e botti, vuoti, di legno o di ferro, usati, anche disfatti.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Inghilterra e colonie, Francia e colonie, Spagna e Grecia.
Baritina (solfato di bario naturale anche macinato).	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, e Russia.
Bastoni da passeggio e da ombrelli, anche con accessori di metallo comune o di altra materia.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Becchi di ottone per lampade	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Biancheria fine, di cotone o di lino, per corredi e arredamenti, con ricami, trine, merletti, ecc.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Bilance	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Birra	Idem.
Borlanda *	Idem.

Borsette, portamonete e portafogli, di pelle.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Bossoli per cartuccie da caccia *.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Bottoni da scarpe * . . .	Idem.
Bottoni, esclusi quelli di tipo militare.	Idem.
Bretelle e giarrettiere di ogni sorta *.	Idem.
Cacao infranto, macinato o in pasta.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Caffè *	Idem - per tutte le partite giacenti nei Magazzini generali, Depositi franchi e Depositi doganali, e per quelle che vi saranno quind'innanzi introdotte, fino alla concorrenza del 50 per cento.
Calcare bituminoso, anche in sacchi.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Calce viva o spenta e calce idraulica.	Idem.
Calze elastiche *	Idem.
Camiceria di lusso e relativi polsini e colletti di cotone e di lino.	Idem.

Candele di cera, di paraffina e steariche.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Inghilterra e colonie, Francia e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Canne, giunchi e vimini . .	Idem.
Cappelli di feltro	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Cappelli di paglia e di truciolo, di tagal e di altre fibre, e plateaux per cappelli fatti di tali materie.	Idem.
Capperi	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Capsule di stagnola	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Caratteri da stampa, di piombo o di legno, e relativi filetti, grappe, ecc.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Caratteri da stampa, di ottone, e relativi filetti, grappe, ecc.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Carburo di calcio	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Carta e buste, esclusa la carta da giornali e la carta preparata per fotografia.	Idem.

Cascami d'argento e oro falsi	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Cascami di sughero *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Cascami secchi di lieviti * .	Idem.
Cemento *	Idem.
Cerchi di legno, per botti . .	Idem.
Cerotto Bertelli	Idem.
Ceste, corbe e sporte di canne, giunchi, vimini, alfa, salice, ecc.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Cigne di pelo di cammello .	Idem.
Cioccolato	Idem.
Cipolle, anche in sacchi . .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Citrato di magnesia effervescente.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici, a condizione che prima o contemporaneamente s'importi un quantitativo di carbonato di soda pari a quello impiegato. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Clichés	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.

Coccole di ginepro	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Coccole di lauro	Idem.
Cognac	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Colla di pesce	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Colla per calzolai	Idem.
Colla forte	Idem.
Colori a smalto per ceramiche	Idem.
Conduttori elettrici isolati .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Confetture, torrone e panforte di Siena.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Coni secchi di pino	Idem.
Contatori di acqua * . . .	Idem.
Contatori di gas *	Idem.
Corde musicali di metallo, anche con anima di seta o di budella.	Idem.
Cornici di legno	Idem.
Cremore di tartaro depurato*	Idem.

Crino animale e vegetale . .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Inghilterra e colonie, Francia e colonie, Russia, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Crusca, cruschello e tritello	Idem.
Cuscinetti di legno	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Datteri	Idem.
Dischi di feltro per la pulitura del vetro.	Idem.
Dischi di pelo	Idem.
Doghe per botti	Idem.
Ematosina (sangue cristallizzato).	Idem.
Enteroclismi *	Idem
Erba palustre	Idem.
Erbe, foglie, ecc., medicinali comprese nell'elenco annesso.	Idem
Erica in rami	Idem.
Essenza di agrumi e di petit-grain.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Essenza d'ireos	Idem.

Estratto per vermut . . .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Farina lattea *	Idem.
Feltri di lana finiti per cappelli.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Fiammiferi	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Fiaschi e damigiane di vetro, impagliati o ricoperti di vimini.	Idem.
Foglie fresche o secche di palma, lauro, mirto ed altre foglie ornamentali in genere.	Idem.
Foglie di noci	Idem.
Forme di legno per scarpe .	Idem.
Forme di legno per cappelli	Idem.
Frutte fresche o comunque preparate (escluse le castagne).	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione delle frutte fresche per qualsiasi paese, esclusi i nemici, ed a permettere l'esportazione delle frutte comunque preparate per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Frutte sciroppate e in guazzo, marmellate e candidi .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.

Funghi secchi e comunque conservati.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Gessetti per biliardi e per lavagne.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Gesso	Idem.
Ghiande *	Idem.
Giocattoli in genere	Idem.
Gioielli e lavori d'argento e argento in fogli.	Idem.
Gioielli e lavori d'oro e oro in fogli * **Gioielli e lavori di platino** *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici, a condizione che prima o contemporaneamente s'importi oro fino o platino in quantità corrispondente a quella da esportare.
Gomma adragante	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Grafite naturale	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Grappetti di latta per lumini da notte.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Guanti di pelle	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.

Merce	Disposizioni
Guarnizioni e accessori per mobili, bauli, valigie e simili, in ottone o altro metallo comune.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per quelli di ottone destinati in Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Incenso *	Idem.
Inchiostro	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Julienne	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Lampadari di ottone	Idem.
Lampadine elettriche tascabili	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Lana di legno	Idem.
Lavagnette da scuola, con o senza cornice di legno.	Idem.
Lavori di carta e di cartone, compresi tubetti, spole e rocchetti per la filatura e tessitura.	Idem.
Lavori di celluloide, corna, ossa e materie affini.	Idem.

Lavori di fibra vulcanizzata.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Lavori di legno	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Lavori da panieraio fini, anche guarniti dei loro accessori usuali.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Legno da ebanisti in fogli da impiallacciare.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Libri, stampe e pubblicazioni a stampa di ogni genere.	Idem.
Lieviti	Idem.
Liquori	Idem.
Lolla di orzo	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Lolla di riso	Idem.
Lumini di paraffina	Idem.
Lupini	Idem.
Macchinari per cappellifici e relativi accessori e pezzi di ricambio.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Macchine per mulini e relativi accessori e pezzi di ricambio.	Idem.

Merce	Disposizioni
Macchine per orefici e relativi accessori e pezzi di ricambio.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Macchine per pastifici e relativi accessori e pezzi di ricambio .	Idem.
Mandorle	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Manichi da scope e da fruste, anche con accessori di metallo comune o di altra materia.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Manichi per ombrelli e per bastoni da passeggio, anche con accessori di metallo comune o di altra materia.	Idem.
Manna e mannite	Idem.
Manufatti di cotone	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez, dei filati di cotone e degli altri manufatti di cotone, esclusi i tessuti impermeabilizzati o di uso militare per i quali la facoltà dei permessi d'esportazione è sempre riservata al Ministero.
Manufatti di lana	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione, per i paesi alleati e per quelli oltre gli stretti, della maglieria fina di lana pettinata e dei tessuti di lana del peso di 400 grammi o meno per metro quadrato. I tessuti di lana con catena di cotone, di peso non superiore ai 400 grammi per metro quadrato, esclusi quelli di tipo militare, devonsi considerare, agli effetti dell'esportazione, come quelli di tutta lana. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.

Manufatti di seta artificiale.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe, e paesi al di là del Canale di Suez.
Manufatti di seta, esclusi quelli di roccadino o pettenuzzo e quelli di seta tussah (* per i tessuti di seta atti alla fabbricazione di palloni).	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. (V. anche « Seta tussah »).
Marocchini per cappelli . .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Merletti *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Mirtilli e coccole	Idem.
Misure lineari di legno o di tessuto e misure di capacità di qualsiasi specie.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Mobili di legno verniciati, impiallacciati, intarsiati, intagliati, esclusi quelli curvati e compresi i mobili di canna, di giunco e di vimini.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Mobili piccoli di legno intarsiati.	Idem.
Mobili, masserizie ed effetti usati, per trasferimento di domicilio.	Idem

Molle per elastici	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Ninnoli di zinco	Idem.
Noci di anacardio	Idem.
Noccioli di palma	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Noci e nocciole	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez .
Occhielli e ganci per calzature, di metallo comune, anche ricoperti di celluloide o altra materia *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Oggetti artistici di bronzo .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Oggetti d'ornamento personale (coralli, mosaici, cammei, conterie e simili) **montati in metallo comune anche argentato o leggermente dorato, oppure fatti con detto metallo, come medagliette sacre e profane, targhettine, distintivi, anelli e altre minuterie, anche con accessori di altra materia.**	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.

Oggetti fatti di materie non vietate, con accessori di metallo o di altra materia vietata, in proporzioni trascurabili.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Olio di mandorle	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Oro e argento falsi (fogli) *	Idem.
Oro in fogli (V. *Gioielli*, ecc.).	
Orologi d'argento	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Orologi d'oro e orologi di platino.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici, a condizione che prima o contemporaneamente s'importi oro fino e platino in quantità corrispondente a quello contenuto negli oggetti esportati.
Ortaggi freschi e comunque conservati *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez. Per gli ortaggi conservati destinati in Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Ossa di seppie	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Ossature metalliche per ombrelli.	Idem.
Osseina	Idem.
Ostie	Idem.

Paglia per sedie	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Paglia in filo, preparata in mazzetti per cappelli, e pagliette per bibite e per sigari, compresi i fili di sparto per i sigari stessi.	Idem.
Pane per diabetici	Idem.
Pasta di frumento	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e per i paesi oltre il Canale di Suez, a scarico di bollette di importazione di grano duro secondo istruzioni loro impartite dal Ministero.
Pasta glutinata	Idem.
Pelli di capra, di capretto e d'agnello, tanto crude quanto conciate, con o senza pelo.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Pellicceria di lusso	E' libera l'esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Pellicole fotografiche e cinematografiche *	Idem. Per le pellicole impressionate occorre il nulla osta dell'autorità di Pubblica Sicurezza.
Pesce fresco *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Pesci conservati in scatole .	La dogana di Genova è autorizzata a permettere l'esportazione per le Americhe.
Pigne selvatiche	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Pinoli *	Idem.
Pipe	Idem.
Piselli conservati	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.

Pistacchi	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Pittura sottomarina	Idem.
Pizzi e trine *	Idem.
Pomodori pelati e conserva di pomodori (escluso il doppio concentrato e il superconcentrato), **tanto in barattoli di latta quanto in altri recipienti.**	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Pompe irroratrici	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Portalampade e interruttori elettrici.	Idem.
Pescaterie	Idem.
Prodotti dietetici *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Profumerie alcooliche e non alcooliche, comprese le polveri per toletta, le tinture per capelli, ecc.	Idem.
Prugne secche *	Idem.
Pula di riso	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici, della pula di riso la cui ricchezza in proteina sia da ritenere inferiore al 15 per cento. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Radiche d'orzo	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.

Raphia *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Residui di trebbia *	Idem.
Resina d'ireos *	Idem.
Saggina (steli)	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Sali per bagni ed acque madri salso-bromo-jodiche.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Sali tamerici	Idem.
Sandali di pelle per ragazzi.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Sansa macinata	Idem.
Scaglie e scorie di ferro . .	Idem.
Scagliola per gli uccelli . .	Idem.
Scaldabagni	Idem.
Scarpe da ballo *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Scarpe di tela con suola di corda.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Scatole di legno	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.

Sciabole, spade e fioretti, da scherma, e loro parti.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Scodelle, ciotole, cucchiai, mestoli e altri utensili, di legno, per uso domestico.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici, purchè non si tratti di quantità rilevanti.
Scope di saggina con o senza manico di legno.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Scorze di agrumi fresche, secche o in acqua salata.	Idem.
Seghe da traforo	Idem.
Semi di canapa	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Semi di erbe da prato . . .	Idem.
Semi di scagliola	Idem.
Semi di senapa	Idem.
Seppie secche	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Seta tussah (compresi i cascami), **greggia, filata e tessuta.**	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Russia, Inghilterra e colonie, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Setole	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Sifoni per acqua di seltz e loro parti.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Sommacco	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.

Soprammobili	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Spazzole di saggina	Idem.
Specialità medicinali inscritte nella Farmacopea Ufficiale del Regno e nell'elenco annessovi.	Idem.
Spille di sicurezza	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Stagnola	Idem.
Stecche di legno per scarpe .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Stoviglie di ferro smaltato .	Idem.
Strumenti musicali	Idem.
Stuoie e stoini di paglia o di giunco vallivo.	Idem.
Tacchi di legno	Idem.
Tappeti di legno	Idem.
Tende alla persiana (stoini per finestre) costituite da sottilissime bacchette di legno riunite con cordicella di cotone.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi al di là del Canale di Suez.
Terra d'ombra	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Terre coloranti	Idem.

Tessuti e nastri elastici per confezione di bretelle, calze e giarrettiere, per ortopedia e per calzature.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Timbri a calendario e simili, e relativi accessori.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Torsi di granturco *	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Tortellini di Bologna . . .	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per Francia e colonie, Inghilterra e colonie, Russia, Americhe e paesi oltre il Canale di Suez.
Trecce di paglia, di trucielo o di fibre, per cappelli.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Tubetti e contagocce di metallo.	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici. Per la Svizzera i permessi sono di esclusiva competenza del Ministero.
Uva fresca da tavola	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per qualsiasi paese, esclusi i nemici.
Vetri armati	Idem.
Vinaccioli *	Idem.
Vino, anche se alcoolizzato, e vermut.	Idem.
Zafferano	Idem.
Zoccoli di legno	Idem.
Zolfo	Le dogane sono autorizzate a consentire la esportazione per le Americhe, e per Francia, Inghilterra e rispettive colonie, quando il trasporto avvenga con piroscafi di linee che nel loro percorso tocchino soltanto porti di paesi alleati.

ELENCO delle erbe, foglie ecc., medicinali, di cui le Dogane sono autorizzate a consentire l'esportazione per qualsiasi paese esclusi i nemici.

Abrotano maschio
Achillea mille foglie
Achillea moscata
Aconito foglie
Aconito radice
Agrimonia radice
Altea foglie
Altea radice
Ambretta semi
Angelica radice
Angelica semi
Angustura corteccia
Anice semi
Anici stellati semi
Anici verdi semi
Anthylis fiori
Arancio amaro corteccia
Arancio dolce
Arancio fiori
Arancio foglie
Aristolochia radice
Arnica fiori
Artemisia foglie
Asaro foglie
Asaro radice
Asperula odorosa
Assenzio gentile
Assenzio pontico
Assenzio romano fiori
Assenzio volgare foglie
Balsamite
Barba meliga
Bardana foglie e radice
Basilico
Belladonna foglie e radice
Betonica erba
Bistorta radice
Boldo foglie
Boraggine fiori
Bruco foglie
Calamo arom. radice
Camedrio montano
Camomilla fiori

Cannabis indica
Capelvenere foglie
Cardo santo
Cariofillata radice
Cartamo fiore
Carvi seme
Centauro minore
Cerea erba
Cicoria foglia
Cicoria radice
Cicuta foglie e semi
Ciliege gambi
Ciliege gomma
Coca foglie
Coccole del Levante
Coclearia foglie
Colchico bulbi
Colchico radice
Colchico semi
Colombo radice
Comino semi
Concordia radice
Condurango legno
Consolida radice
Convallaria foglie
Corallina di Corsica
Coriandoli erba
Coriandoli semi
Dittamo cretico
Dulcamara radice
Edera foglie
Elleboro radice
Enula campana radice
Eucaliptus fiori
Eucaliptus foglie
Eucaliptus frutti
Farfaro fiori
Fave Tonke
Felce maschio
Felce maschio radice
Fieno greco
Finocchio semi
Frassino foglie
Galanga radice
Garofani chiodi

Gemme di pino
Gemme di pioppo
Genziana radice
Genzianella fiori
Genzianella foglie
Giaggiolo
Ginepro coccole
Ginepro fiori
Ginepro foglie
Gramigna radice
Imperatoria radice
Incenso in lacrime
Iperico fiori
Ireos polvere
Ireos radice
Issopo montano
Lapazio radice
Lauro ceraso foglie
Lauro nobile foglie
Lavanda fiori
Legno campeggio
Legno quassio
Lichen islandico
Limonaria foglie
Limoni corteccia
Limoni foglie
Liquirizia radice
Liquirizia sugo
Luppolo fiori
Maggiorana
Malva arborea fiori
Malva foglie
» volgare fiori
Margherite fiori
Marrobbio bianco
Marrobbio erba
Matico foglie
Matricaria
Meliloto fiori
Melissa foglie
Melograno corteccia
Menta piperita
Mentastro
Mirtillo bacche
Morella foglie

Noce foglie
Ononide radica
» spinosa
Ontano corteccia
Orcanetto radice
Origano acrotico
» nostrano
Ortica fiori
» foglie
Papaveri capi
Papaveri fiori
Parietaria foglie
Patchouly foglie
Pepe garofolato
Piantaggine foglie
Pilosella fiori
Polio montano
Polmonaria foglie
Polvere arom. per vermut
Prezzemolo semi
Quillaia corteccia
Rape foglie
Rosmarino foglie
Sabina foglie
Salice corteccia
Salsapariglia
Salvia officinale foglie
» scalarea foglie
Sambuco bacche
Sambuco fiori
Sandalo citrino legno
Saponaria radice
Scilla
Scordio erba
Selleri semi
Sena foglie
Serpentaria radice
Serpillo montano
Simaruba corteccia
Squille marine
Stafisagria semi
Stramonio foglie
Tiglio fiori
Timo montano
Trifoglio fibrino
Uva ursina foglie
Valeriana radice
Verbasco fiori
Verbena officinale foglie
Veronica
Veronica alpina
Viole fiori bleu e gialli
Violette fiori
Zafferano
Zafferano fiore
Zedoaria radice
Zenzero radice.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 4 maggio 1916 del ministro della marina, la ditta Podestà Luigi fu Federico di Loano (Oneglia) fornitrice di calzature, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche amministrazioni.

Il Direttore generale.

R. DE CORNÈ.

(VERDE)

Ordine di servizio n. 5v (M.).

Nuova ora legale estiva.

In conformità al disposto del decreto Luogotenenziale 25 maggio 1916, n. 631, sulla anticipazione di 60 minuti dell'ora legale che dovrà avere effetto alla mezzanotte dal 3 al 4 giugno si dovranno osservare le disposizioni seguenti:

1° — alle ore 24 del 3 giugno tutti gli agenti addetti alle stazioni, ai depositi, alla sorveglianza delle linee ed ai treni (personale di movimento e di trazione) dovranno fare avanzare di un'ora i loro orologi, portandoli all'una, per modo che la durata del giorno 4 giugno sarà di ore 23, anzichè di 24;

2° — i treni in corsa alle ore 24 del giorno 3 giugno devono fermarsi alla prossima stazione raggiunta dopo tale ora, anche se la fermata non è prescritta, e le stazioni che all'ora suddetta sono in attesa di un treno (in orario o in ritardo) devono provvedere all'arresto. I capi stazione regoleranno su quello della stazione — già rettificato a norma del punto 1° — gli orologi dei capi-treno, e quando non siano in grado di tornarli a piombare, ne faranno annotazione sul foglio di corsa: dovranno inoltre assicurarsi che il macchinista abbia rettificato l'ora del proprio orologio in base a quella indicatagli dal capo-treno. Analogamente verrà proceduto per i treni che alle ore 24 si trovassero già fermi in stazione;

3° — i treni che hanno origine, secondo l'orario di servizio in vigore, dalle ore 24 alla 1, nella notte dal 3 al 4 giugno partiranno necessariamente non prima delle ore 1, del nuovo regime. Pertanto tutto il personale, e in particolare quello di vigilanza, dovrà regolare il proprio servizio ritenendo *che possano transitare anche subito dopo le 24*, divenute per effetto della riforma la 1, i treni, i quali per orario alle ore 24 avrebbero dovuto essere e non fossero

ancora passati, e quelli che, sempre per orario, avrebbero dovuto transitare dalle 24 alla 1, secondo la vecchia ora legale;

4° — i treni di cui sub 2° e 3° in conseguenza della riforma dell'ora verranno quindi ad assumere un ritardo variabile da 1 a 60 minuti, salvo altri eventuali ritardi;

5° — nella notte dal 3 al 4 giugno dalle ore 23 del vecchio fino alle ore 2 del nuovo regime dovrà essere applicato, dove non funziona il blocco, il consenso telegrafico sulle linee a semplice e il giunto su quello a doppio binario;

6° — per agevolare il passaggio dal vecchio al nuovo regime nella notte dal 3 al 4 giugno dovrà possibilmente limitarsi l'effettuazione di treni straordinari, e dovranno pure, in quanto possibile, sospendersi, in tutto o in parte del percorso, i treni merci ordinari o straordinari giornalieri;

7° — salvo casi di assoluta urgenza, dovrà altresì essere evitata dall'ora di applicazione del nuovo regime fino alle ore 12 del 4 giugno la circolazione dei carrelli e dei treni materiali.

Le Divisioni dei Servizi attivi impartiranno, d'accordo, le necessarie disposizioni, assicurandosi che da parte del personale dipendente si sia compresa la riforma per applicarla regolarmente e senza incertezze, e provvederanno altresì perchè venga esercitata una speciale sorveglianza sull'andamento dei treni nella notte dal 3 al 4 giugno.

Le Divisioni Movimento impartiranno poi speciali istruzioni alle stazioni interessate negli incroci durante il periodo in questione, provvedendo anche per l'opportuna sorveglianza ove riterranno del caso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 41, 42, 44, 45, 55, 56, 57 *e* 58.

Il Direttore generale

R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Espropri ferroviari. - Articolo 13 Legge di Napoli. - Catasto a base di estimo e non aggiornato. - Legge 1 marzo 1886 sulla perequazione fondiaria. - Legge 13 novembre 1905 sulla bonifica dell'agro romano. - Piano regolatore.

L'essere il catasto delle provincie dell'ex Stato pontificio a base di estimo, anzichè di reddito, non è di ostacolo all'applicazione dell'art. 13 *della legge per Napoli, che si volle estesa a tutte le espropriazioni occorrenti ai lavori ferroviari. D'altra parte mediante una semplice capitalizzazione del* 4 % *dell'estimo si ricava il reddito imponibile e così il secondo estremo della media prescritto in mancanza dei fitti, dal citato art.* 13.

La legge 1° *marzo* 1886 *sul riordinamento della imposta fondiaria non impedisce l'applicazione dell'art.* 13 *agli esproprî dei fondi tuttora iscritti negli antichi catasti con estimo non rispondente alle condizioni attuali della proprietà, dovendo i catasti medesimi produrre tutti i loro effetti fino alla formazione dei nuovi e quindi considerarsi operativi anche ai fini dal ripetuto art.* 13 *previsti.*

Nè del pari può ostacolare l'applicazione di quella norma la legge per la bonifica dell'agro romano (*T. U. approvato con R. D.* 10 *novembre* 1905, *n.* 647) *perchè se ha esonerato per un decennio i proprietari degli immobili bonificati dalla fondiaria, ha mantenuto in vigore l'estimo catastale preesistente, che determina il criterio per lo sgravio dall'imposta.*

L'inclusione di un'area nel piano regolatore non basta per farla considerare come edificatoria, potendo solo la utilità econo-

mica, derivante dal cambiamento di destinazione del fondo, rappresentare il presupposto della fabbricabilità (1).

CORTE DI APPELLO DI ROMA - **Sentenza 25 febbraio-15 aprile 1916** (*Est.* Simonetti) - **Ranucci, Cacciaguerra e Scaramella c. ferrovie Stato.**

Attesochè in diritto, il provocato appella è destituito di ogni fondamento giuridico. Il motivo centrale del gravame è quello della inapplicabilità nella fattispecie dell'art. 13 della legge sul risanamento di Napoli, 15 gennaio 1885.

Ora, una tale tesi deve essere ripudiata in quanto l'art. 77 della legge 7 luglio 1907 sull'ordinamento delle Ferrovie dello Stato ha il precipuo carattere di universalità, come quello che regola tutte le espropriazioni occorrenti ai lavori ferroviari, che sottopose al fondamentale concetto ispiratore di quella legge di temperare il valore venale, con un dato sicuro derivante dal catasto. Gli appellanti, a sostegno della loro tesi, deducono la conformazione del catasto esistente nelle provincie dell'ex Stato Pontificio, formato in base all'estimo invece che al reddito imponibile dei fondi censiti.

Attesochè l'essere il catasto pontificio a base di estimo anzichè di reddito, non può essere di ostacolo all'applicazione del succitato art. 13 della legge per Napoli, la cui portata generale non consente limitazioni di sorta nella sua applicazione per le espropriazioni ferroviarie. E' pur vero che la legge del 1885 ebbe come finalità prossima il risanamento di una delle più belle e popolari Città d'Italia funestata dall'infuriare del terribile morbo asiatico, onde la necessità di opere grandiose di risanamento da farsi dopo la demolizione di una grande quantità di case luride e malsane, contenenti una popolazione densa ed ammassata e però esposta a tutti i pericoli del contagio. Ma l'opera grandiosa non avrebbe potuto portarsi a compimento se le espropriazioni fossero state fatte coi criteri della legge organica del 1865 e però si accettò la proposta Crispi, che senza far perdere all'espropriazione il suo carattere di

(1) Vedi sentenza appellata nel Bollettino 1915/IV, pag. 99.

equa conversione delle cose in danaro (art. 438 Cod. Civ.), stabilì una media tra il valore venale ed il reddito coacervati di dieci anni e, quando la media non potesse essere certa, doveva farsi ricorso al catasto, e così sorse l'art. 13 che stabilisce: « L'indennità dovuta ai proprietari degli immobili sarà determinata dalla media del valore venale e dei fitti coacervati dall'ultimo decennio, purchè essi abbiano la data certa corrispondente al corrispettivo annuo di locazione. In difetto di tali fitti accertati, l'indennità sarà fissata nell'imponibile netto agli effetti delle imposte sui terreni e sui fabbricati ». Fu prescritto il reddito imponibile, perchè era così che colà si presentava il catasto. Invece la legge del 7 luglio 1907 nell'articolo 77 fece astrazione dallo stato e dalla conformazione del catasto inquantochè tra il reddito e l'estimo corre il rapporto tra interesse e capitale. La buona prova fatta dalla legge per Napoli indusse il legislatore ferroviario a richiamarsi ad essa per conseguire il fine propostosi col dettare un criterio invariato, frenando così l'arbitrio dei periti nel valore venale. Non si volle una sperequazione regionale secondochè il catasto si fondasse sullo imponibile ovvero sull'estimo; sostanzialmente non vi ha diversità nel sistema di contribuzione tra le provincie napoletane e quelle romane. Non ha quindi valore giuridico la critica che si fa all'appellata sentenza, che non ha esteso arbitrariamente il pensiero legislativo, rilevando che l'estimo iscritto nel catasto romano rappresenta il capitale con il ragguaglio al 4 % della rendita, avendo come unità monetaria lo scudo romano di L. 5,375. Or, se ciò non può revocarsi in dubbio, il fondamento dell'estimo è sempre la rendita netta del terrenlo.

Sicchè se il catasto Gregoriano porta lo estimo a capitale e non a rendita, la cosa non muta, perchè, essendo base dell'estimo sia nel catasto napoletano che in quello Gregoriano, la rendita netta del terreno, ed essendo stabilito dalla legge organica del catasto il tasso di capitalizzazione, si riduce il catasto romano alla forma del napoletano portando l'estimo a rendita con una semplice capitalizzazione al 4 % dello estimo capitale. Se nell'art. 13 si parla di imponibile netto si è voluto con ciò intendere non già l'imponibile netto da imposta, ma l'imponibile netto agli effetti della imposta. Si tratta quindi di un calcolo aritmetico fatto in base alla legge, desumendosi dai libri catastali il dato necessario

per formare il secondo termine della media. Or, compiendosi una tale operazione nè dal perito, nè dal magistrato si commette arbitrio qualsiasi.

Attesocchè non ha miglior pregio l'altra eccezione con la quale si sostiene la inapplicabilità della legge per Napoli per non corrispondere lo estimo catastale, fatto in remota epoca, al valore attuale dei fondi elevatosi per le apportatevi migliorìe e la inattendibilità dei dati catastali ai fini dello accertamento del secondo termine della media prescritta dal predetto art. 13 anche in considerazione dello scopo della legge 1° marzo 1886 sul riordinamento della imposta fondiaria per ricavarne sempre la conseguenza, non essendo ancora stata applicata tale legge in Roma, della inapplicabilità della legge per Napoli. Dai lavori preparatorî della legge sul risanamento di Napoli, risulta che l'on. Spirito sulla considerazione che pei fondi urbani si potesse ricorrere al catasto rifatto da poco tempo, mentre non sarebbe stato equo ricorrervi per le indennità di espropriazioni dei fondi rustici, propose un emendamento per far determinare per tali fondi la indennità sulla media del valore venale e dei fitti di data certa dell'ultimo decennio precedente alla legge. Ma l'emendamento non fu accolto e l'art. 13 rimase nella sua integrità; sicchè, quale che sia la condizione dei fondi rustici, la legge per Napoli è sempre applicabile. Venne poi dettato l'art. 77 della legge 7 luglio 1907 quando, essendosi reso necessario dare alla rete ferroviaria uno sviluppo maggiore e più rispondente all'aumentato traffico. si volle porre un freno alla cupidigia dei proprietari dei fondi da espropriarsi. Ciò risulta in modo perspicuo dalle parole del ministro proponente, on. Gianturco, il quale disse: « Vi propongo d'applicare in tutti i casi come *regola* la legge introdotta per il risanamento di Napoli; speriamo con questo di porre un saldo argine contro la sfrenata speculazione delle aree, che minaccia seriamente la esecuzione del progetto dei lavori ferroviari, come furono deliberati dal Parlamento ». Si volle in sostanza con l'imponibile catastale, comunque fatto, moderare il primo termine della media, il valore venale, favorendosi l'espropriante e ciò risulta esplicitamente dall'ultimo comma del predetto art. 77 così concepito: « Nei luoghi dove vigessero disposizioni legislative speciali più favorevoli all'Amministrazione espropriante, tali disposizioni sa-

ranno applicate anche alle espropriazioni da eseguirsi nello interesse dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ». I criteri estimativi del legislatore ferroviario non potrebbero essere adottati in un solo caso, quando il fondo non fosse iscritto a catasto. In generale la condizione dei proprietari espropriati non viene ad essere danneggiata dall'applicazione dell'art. 77 ma se per avventura la indennità potesse essere al disotto del giusto prezzo, non potrebbesi portar di ciò doglianza innanzi al magistrato che non deve giudicare della bontà di una legge ma applicarla, e del resto *praevideant legislatores quod semel aut bis accidit.* Nè tanto meno, invocandosi la legge 1° marzo 1886 sull'ordinamento dell'imposta fondiaria, si può venire a diverso avviso. La legge del 1886 volle la perequazione fondiaria e un catasto geometrico particellare uniforme in tutto il regno; la legge del 1907 ebbe la finalità di stabilire i criteri per l'equa conversione in danaro dei fondi espropriati; sicchè la legge del 1886, non può servire di guida nella interpretazione di una legge tanto posteriore ed avente finalità tanto diversa. Si addivenne alla legge del 1886, perchè si riconobbero non più rispondenti nella loro realta le indicazioni degli antichi catasti, ma da ciò non consegue che questi non abbiano più vita restando in vigore e producendo tutti gli effetti tributari fino alla formazione dei nuovi ed è da essi che l'art. 77 deve ricavare gli elementi per la formazione del secondo termine della media, nè la legge del 1885, determinando che l'indennità di espropriazione fosse fissata anche sull'imponibile, poteva avere riferimento a un imponibile ancora di là da venire. Fino a che la voluta perequazione fondiaria non sarà completa la legge del 1885 dovrà fondarsi sui vecchi catasti sempre in vigore, quantunque fondati non sulla rendita ma sull'estimo.

Attesochè similmente non ha maggior consistenza il richiamo dell'art. 5 della legge 11 luglio 1907 per cui « nei casi in cui la legge per Napoli non sia applicabile, si ricorre alla legge organica in materia di espropri per pubblica utilità » per ricavarne la conseguenza dell'inapplicabilità della legge per Napoli. Infatti con questa legge, quasi contemporanea e quella ferroviaria, volendosi applicare le norme della legge organica pei terreni e fabbricati inclusi nella zona monumentale di Roma, si dovettero richiamarlo nell'art. 18 del primo capoverso stabilenuosi che pei fabbricati

di cui all'art. 17 primo comma, rimanessero ferme le disposizioni delle indennità contemplate dalla legge 25 giugno 1865.

La necessità di quell'aggiunta sta a dimostrare che non potevasi ricorrere alla legge organica la quale non fu mai richiamata nella legge ferroviaria, efficace per tutti gli espropri. Con la predetta legge 11 luglio 1907 in tesi generale la indennità veniva corrisposta secondo le norme prescritte dall'art. 13 della legge per Napoli, sicchè la eccezione di cui all'art. 5 è la conferma della regola generale ossia della applicabilità della legge per Napoli.

Attesochè gli appellanti sostengono che l'applicazione della legge per Napoli per determinare il valore del loro fondo soggetto ad espropriazione, costituirebbe una vera e propria spoliazione in quanto i miglioramenti ivi introdotti non hanno traccia nel vecchio catasto, in guisa che l'estimo non corrisponde più alle mutate condizioni economiche della loro proprietà e però deve ritenersi come mancante quell'elemento necessario a formar la media voluta dalla legge. Occorre considerare che l'immensa landa che è intorno a Roma, per quanto ricca di suggestiva bellezza, era infestata dalla febbre malarica e rappresentava la negazione di ogni razionale coltura, e fu perciò che il Governo escogitò gli opportuni rimedi per migliorare l'Agro Romano, sia ai fini dell'igiene, ed a tale effetto furono dettate le leggi 8 luglio 1883 e 13 ottobre 1903 raccolte e coordinate nel testo unico approvato con R. decreto 10 novembre 1905, n. 647. Ma la tesi degli appellanti, la difformità cioè dei dati catastali dallo stato effettivo del fondo, non è un ostacolo per l'applicazione della legge di Napoli. Oramai non si dubita più che, quali che siano gli elementi catastali, essi costituiscono sempre il secondo fattore della media, avverandosi in tal guisa la condizione dell'applicabilità della legge per Napoli. L'asserta spogliazione non sussiste sol che si consideri che il legislatore, dettando l'art. 77 della legge 7 luglio 1907, non ignorava la legge sulla bonifica dell'Agro Romano, che ha imposto ai proprietari di apportare ai loro fondi taluni miglioramenti agrari secondo le norme e nei termini prescritti da apposita Commissione di vigilanza. Or, se il predetto art. 77 non deroga alla norma generale ciò significa che il legislatore non ha creduto opportuna alcuna eccezione, e per conseguenza non è consentito al magistrato, che interpreta la legge di crearla.

È pur vero che le norme di valutazione della legge del 1885 sul risanamento di Napoli, possano non apparire eque in taluni casi, ma il legislatore ferroviario del 1907 volle favorire lo sviluppo delle ferrovie reclamato dalla esigenza del cresciuto traffico e volle in tutti i casi applicare come regola la legge per Napoli. Del resto l'imposto miglioramento di cultura dei fondi ebbe come corrispettivo l'esonero totale dall'imposta principale per un decennio e la esenzione, per un ventennio dalla fondiaria, limitatamente all'aumento di rendita prodotto dalle migliorie. Sicchè il compenso di una minore indennità è rappresentato dall'esonero suddetto. Nè è poi inopportuna la considerazione che la migliorata cultura dà al fondo un maggior valore e però, nella determinazione del valore venale, vanno valutati tutti gli elementi che produssero quei miglioramenti, poichè il valore venale, che costituisce il primo termine della media, è uno dei fattori per determinare l'indennità di espropriazione. L'estimo catastale in vigore fino all'introduzione del nuovo catasto, permane come criterio di tassabilità sui rispettivi fondi, determinando l'ammontare « complessivo, per ciascun anno degli sgravi d'imposta sul terreno, portati in diminuzione del contingente annuale della provincia di Roma », ai termini dell'art. 66 del regolamento per la bonifica dell'Agro Romano approvato con R. decreto 20 novembre 1905, n. 161.

Dalla stessa relazione del perito Rempicci risulta che i miglioramenti fatti nella tenuta di Pietralata non eliminano che essa sia posta in zona mal sana, e soggetta « ad inondazioni, ma che potrà venire con opportuna opera di bonifica e di difesa risanata e migliorata ». L'argomento addotto dagli appellanti del conflitto tra la legge per il risanamento di Napoli e quella per la bonifica dell'Agro Romano non ha quindi giuridico valore: le due leggi mirano a finalità diverse ed i concetti dell'una non sono antitetici con quelli dell'altra.

Attesochè nemmeno può meritar plauso dalla Corte la critica mossa dagli appellanti alla sentenza del tribunale per non aver ritenuta fondata la loro eccezione, con cui deducevano la inapplicabilità dell'art. 13 della legge per Napoli alle espropriazioni parziali, come quello che è incompatibile col sistema di valutazione prescritto dal'art. 40 della legge organica del 1865. Si deduceva e si deduce attualmente a sostegno della inapplicabilità

dell'art. 13 della legge di Napoli, che trattandosi nella specie di espropriazioni parziali doveva applicarsi l'art. 40 della legge organica del 1865. Ma l'applicazione dell'art. 40 non esclude quella dello art. 13.

A prescindere dalla considerazione che essendo le espropriazioni ferroviarie nella maggior parte parziali, la legge per Napoli non sarebbe più la regola voluta categoricamente dal legislatore, l'art. 40 nel prescrivere che il prezzo dell'espropriazione parziale debba essere rappresentato dalla differenza tra il valore dell'immobile prima dell'esproprio e quello della parte residuale dopo l'espropriazione, non dice che questo valore residuo debba consistere nel valore venale della residua parte del fondo, ma dice giusto prezzo. Or l'art. 13 della legge di Napoli al giusto prezzo dell'art. 40 sostituisce il giusto prezzo desunto con criteri di maggiore controllo ma che è sempre il giusto prezzo, non essendo difficile distribuire tra due parti dello stesso fondo il reddito imponibile attribuito all'intero e che viene ad essere la differenza aritmetica fra l'intero prezzo calcolato in base all'art. 13 ed il prezzo residuale ricavato con una semplice sottrazione.

Attesochè similmente non hanno consistenza giuridica le critiche mosse dagli appellanti alla sentenza del tribunale per aver negato ai terreni espropriati la qualità di aree edificatorie come fu ritenuto dal perito Rempicci. Il primo giudice addivenne a tale esclusione con una esatta valutazione di tutti gli elementi legali ed economici, che concorrono a conferire ad un terreno da espropriarsi per pubblica utilità la qualifica di edificativo invece di quello destinato a cultura. Esattamente ritenne che occorre aver riguardo allo stato attuale del fondo e non a quello che potrebbe avere nell'avvenire (arg. art. 42 e 43). Invero l'area fabbricabile deve essere tale per un complesso di elementi positivi e concreti e non la risultante di speranze fondate sull'eventualità di avvenimenti futuri.

Il concetto centrale della legge per pubblica utilità si è che la determinazione del prezzo si fonda su gli stessi concetti giuridico-economici che informano i contratti di libera compravendita. Occorre quindi differenziare la edificabilità di un terreno in *fieri* dalla fabbricabilità in *actu*, perchè solo questa, che ha carattere oggettivo può essere considerata come fattore di valutazione. Il

carattere edilizio di una area, nel significato commerciale della parola, è impresso dall'avverarsi di concrete esigenze di espansione di una città e dalla ricerca di terreni in quella zona a scopo di fabbricarvi. Perchè un terreno possa essere valtutato come fabbricativo è necessaria la utilità economica derivante dal cambiamneto di destinazione del fondo. Un illustre scrittore ben rileva a questo proposito che « dal concorso dei requisiti tecnici della idoneità della fabbricazione non può indursi che un fondo sia commercialmente fabbricabile, quando non ricorrano il bisogno della espansione della città e la ricerca della speculazione; il vero e sostanziale requisito che attribuisce ai nudi terreni la qualità di terreni fabbricabili, consiste nel maggior utile che si potrebbe ritrarre riducendoli a quartieri fabbricati ».

Nè ad imprimere al fondo espropriato il carattere di fabbricabilità oggettiva può sorgere dal fatto che la maggior parte delle aree sieno comprese nel piano regolatore della città di Roma. I piani regolatori rappresentano il massimo esponente dell'urbanesimo, ossia della trasformazione dei campi in aree fabbricabili e possono rimanere allo stato di progetti quando non avvenga quel movimento progressivo nei bisogni della popolazione, ovvero questa si espanda verso altre zone. Fu lo stesso perito che ebbe a dire: « Il fare previsioni sull'ulteriore sviluppo della nostra città e sulla possibilità che essa si estenda al Portonaccio piuttosto che ad altre regioni è cosa tanto difficile, che non esito a dichiararla impossibile per chi non sia dotato da spirito profetico ». Con tale giudizio del perito il tribunale non poteva accettare la tesi della fabbricabilità. Il giudizio peritale si fondava su eventi futuri incerti e non in relazione alle condizioni attuali dei fondi. Infatti il perito desunse il carattere di fabbricabiltà dalla circostanza che i terreni situati alla sinistra della linea ferroviaria da Roma verso Orte erano compresi nel piano regolatore della città e destinati a strade, giardini, ville e villini. Disse poi che per i terreni situati alla destra di quella linea, dovevano stimarsi edificatori perchè amemssa in un avvenire non molto lontano la trasformazione preveduta dal piano regolatore, dovevasi per conseguenza ammettersi una probabilità di trasformazione, sia pure parziale ed incompleta, per quella zona. Il perito aggiungeva che pure trattandosi di una zona malsana e soggetta ad inondazione: « essa potrà venire con

opportune opere di bonifica e di difesa risanata e migliorata » e concludeva: « ..... quantunque al momento attuale non possono farsi sicure previsioni sull'epoca nella quale (quei terreni) potranno essere adibiti ad usi edilizi, si deve nello stabilire il valore venale, avere riguardo alle circostanze di fatto che li pongono in condizioni da essere considerate come aree fabbricabili. Nè pertanto l'essere l'immobile in questione iscritto parzialmente nella matricola della tassa su l'area fabbricabile è circostanza che possa imprimere ad esso il carattere di fabbricabilità; anche a voler prescindere che gli appellanti non hanno dimostrato che trattasi di accertamento definitivo, insuscettibile cioè di modificazione o di annullamento. Gli appellanti si dolsero nel primo giudizio che il perito stabilendo la indennità di espropriazione, non avesse attribuito il giusto prezzo agli immobili, non tenendo conto del deprezzamento subìto, a causa della parziale occupazione della parte residuale la parte piana non ha più attualmente quel valore industriale e quella paludosa oggi è divenuta pei lavori di colmatura, per drenaggi e per l'irrigazione un prato di primo ordine, destinato al servizio delle vaccherie modello impiantate su quel fondo ora danneggiato irreparabilmente per l'avvenuta espropriazione delle parti piane che produce il foraggio. A questa ed ad altre simili doglianze h arisposto esaurientemente l'appellata sentenza, osservando che il nuovo perito dovrà tenere il giusto conto delle deduzioni delle parti nel procedere alla stima di quei fondi. L'impugnata sentenza non merita censura qualsiasi e l'appello va senza altri rigettato, con la condanna degli appellanti soccombenti nelle spese di questo giudizio.

ANNO IX - N. 23 8 GIUGNO 1916

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, maggio 1916 — Tip. Editrice Nazionale C. 80

Decreto Luogotenenziale 18 *maggio* **1916**, *col quale è prorogato al* 31 *luglio* 1916 *il termine assegnato alla Commissione Reale che deve esaminare le condizioni del personale ferroviario.*

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il R. decreto in data 3 maggio 1914, n. 123, che ha istituito una Commissione col mandato di esaminare le condizioni del personale delle ferrovie dello Stato e di proporre i miglioramenti e le riforme per la sistemazione economica e giuridica di esso;

Visti i Regi decreti 24 dicembre 1914 e 6 maggio 1915 e il decreto Luogotenenziale 2 gennaio 1916, mediante i quali venne successivamente prorogato a tutto il 30 aprile 1916 il termine di cui all'art. 3 del decreto 3 maggio 1914, n. 123, per la presentazione, da parte della Commissione, delle sue proposte;

Considerato che la Commissione non ha potuto, entro il termine suddetto, completare i suoi studi, dovendo compilare ed approvare la relazione illustrativa delle sue proposte;

Vista la richiesta del presidente della Commissione e ritenuta la necessità di accordare una ulteriore proroga;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il termine di cui all'art. 3 del R. decreto 3 maggio 1914 è prorogato a tutto il 31 luglio 1916.

Il ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 18 maggio 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

SALANDRA — CIUFFELLI.

Visto, Il guardasigilli: ORLANDO.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce Rossa è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di aprile 1916, la somma di L. 108.000, di cui L. 36.000, e cioè il terzo, sono state assegnate al Comitato centrale dell'Associazione Italiana della Croce Rossa, e L. 72.000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 all'aprile 1916, la somma di L. 1.140.000.

Ordine di servizio n. 112. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della fermata di Marzocca.

Per il periodo dal 15 giugno al 15 ottobre 1916 viene aperta all'esercizio al Km. 185 + 010 della linea Bologna-Ancona e a destra della linea stessa la fermata di Marzocca, situata fra le stazioni di Senigallia e di Montemarciano, dalle quali dista rispettivamente m. 6911 e m. 5552.

La fermata è protetta da due semafori di II categoria, situati entrambi a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano ed alla distanza di m. 1250 dall'asse del F. V.

La fermata di Marzocca è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata per mezzo di un guardiano con

le modalità di cui gli art. 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi » pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e susseguenti.

Dalla detta fermata vengono distribuiti biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato *A* al presente ordine di servizio.

La stazione di Montemarciano resta incaricata della scritturazione dei biglietti, dei bagagli ecc. nonchè del versamento del relativo importo.

La fermata di Marzocca viene attivata soltanto per la stagione estiva e per la durata che sarà di volta in volta indicata.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte di cui l'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio n. 112-1916.*

Prezzo dei biglietti di vendita da e per la fermata di Marzocca.

DA	A	BIGLIETTI DI corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	
Marzocca	Pesaro . . .	4.95	3.50	2.25	Montemarciano
	Fano	3.55	2.50	1.65	
	Mondolfo Marotta . .	2.—	1.40	0.90	
	Senigallia. . .	0.85	0.60	0.40	
	Montemarciano .	0.75	0.50	0.35	
	Falconara Maritt.	1.40	0.95	0.60	
	Ancona . . .	2.35	1.65	1.10	

Allegato **B** *all'ordine di servizio n. 112-1916.*

Nel volume del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (ediz. giugno 1914), si dovrà a pagina 34 fra Marzabotto e Mascali, inserire:

Marzocca (f) (C. Cantoniera)	Bologna-Ancona	Ancona 1ª Ancona	Ancona	82	V (6)	B (6)	—	—	—	—	—

riportando in calce alla pagina stessa la seguente annotazione:

(*f*) Aperta soltanto nella stagione estiva e per la durata che sarà, di volta in volta, indicata.

A pag. 87, nella tabella (82) Bologna-Ancona, fra Senigallia e Montemarciano inserire il nome di Marzocca, da considerarsi scritto in corsivo, con le seguenti distanze alle stazioni della linea:

Bologna	Km.	186	Rimini	Km.	74
S. Lazzaro di Savena	»	179	Miramare	»	69
Mirandola Ozzano	»	175	Riccione	»	64
Varignana	»	169	Cattolica S. Giovanni	»	56
Castel S. Pietro d'Emilia	»	162	Gradara	»	53
Imola	»	151	Pesaro	»	41
Castel Bolognese	»	144	Fano	»	29
Faenza	»	136	Mondolfo Marotta	»	16
Forlì	»	122	Senigallia	»	7
Forlimpopoli Bertinoro	»	114	Montemarciano	»	6
Cesena	»	103	Falconara Marittima	»	11
Gambettola	»	96	Palombina	»	14
Savignano di Romagna	»	89	Ancona	»	19
S. Arcangelo di Romagna	»	85			

Nel « Prontuario delle distanze (ediz. luglio 1908) parte IV » a pag. 228 fra *Marzabotto* e *Masio* aggiungere *Marzocca* 141/29/15 912/926.

Infine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo a pag. 8 fra i nomi

di *Marzabotto* e *Mascali* inserire *Marzocca* (casa cantoniera)/51/1-bis, ed a pag. 51 fra i nomi delle stazioni di *Senigallia* e *Montemarciano* inserire:

1-bis - *Marzocca* (casa cantoniera) esponendovi contro il relativo istradamento e la distanza.

Le stazioni della linea *Bologna-Ancona* rileveranno la distanza suddetta dal precedente prospetto, le altre stazioni della rete invece dovranno formarla aggiungendo Km. 74 alla distanza attualmente segnata nei loro prontuari per *Rimini*, Km. 11 a quella indicata per *Falconara Marittima* e Km. 19 a quella per *Ancona*, scegliendo poi la distanza complessiva che dal confronto risulterà più breve.

L'istradamento da esporsi sarà quello stesso della stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di Servizio N. 113. (M. e C.).

Facoltà di servizio pei trasporti merci nella stazione di Verona P. N.

Dal giorno 15 giugno 1916 le facoltà di servizio della stazione di Verona P. N. relative ai trasporti a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. Ord. restano modificate come appresso:

1° la stazione suddetta è ammessa, senza esclusione di provenienza e destinazione, ai trasporti a carro completo a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. Ord. per conto dell'Amministrazione consorziale del binario del Basso Acquar (subentrata alla Compagnia generale per le acque per l'estero) in arrivo o in partenza dagli stabilimenti raccordati con la stazione a mezzo del binario suddetto;

2° la stazione stessa è inoltre ammessa, per conto del pubblico in genere, ai trasporti a P. V. Acc. ed a P. V. Ord. a carro completo da e per le stazioni delle linee verso Dossobuono, verso Brescia e verso Peri, escluse quindi le stazioni della linea verso Vicenza.

La tassazione dei trasporti di cui ai suddetti punti 1° e 2° avrà luogo in base alla distanza reale fra la stazione di Verona P. N. e quella di arrivo o di partenza.

Per l'attuazione delle accennate estensioni di servizio la stazione di Verona P. N. venne dotata:

di un piano caricatore;
di un binario utile per il carico e lo scarico diretto.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovranno praticare le modificazioni di cui l'allegato al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 113-1916.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

a pag. 64, di contro al nome della stazione di Verona P. N. nella colonna 9, sostituire il richiamo (7) col richiamo (8) e nella colonna 10 depennare il richiamo (5); in calce alla pagina stessa modificare come appresso le note (7) e (8):

(7) Limitatamente ai trasporti a carro completo per conto dell'« Amministrazione consorziale del binario del Basso Acquar » in arrivo od in partenza dagli stabilimenti raccordati alla stazione di Verona P. N. a mezzo del binario suddetto;

(8) Ammessa ai trasporti a carro completo, per conto del pubblico, da o per le stazioni delle linee verso Dossobuono, verso Brescia e verso Peri, escluse le stazioni della linea verso Vicenza. Ammessa, senza esclusione di provenienza o destinazione, ai trasporti a carro completo per conto dell'« Amministrazione consorziale del binario del Basso Acquar » in arrivo od in partenza dagli stabilimenti raccordati allacciati alla stazione di Verona P. N., a mezzo del binario suddetto.

Ordine di servizio n. 114. (C.).

Corrispettivo per la tradotta delle merci a P. V. nella dogana di Como.

In seguito all'apertura all'esercizio del nuovo scalo P. V. di Como S. Giovanni, essendosi accresciuta la distanza da percorrere per l'introduzione in dogana delle merci a piccola velocità in arrivo sotto vincolo di bolletta cauzione, *a datare dal 16 giugno 1916*, la tassa relativa, stabilita a pag. 189 del regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie, è aumentata, riferibilmente soltanto alle dette merci, a L. 0,05 per quintale indivisibile, ferma restando la tassa minima di L. 0,10 per spedizione.

Nulla è innovato per quanto riguarda le merci a G. V. ed a P. V. accelerata.

La presente disposizione sarà compresa nella prossima appendice al citato regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare n. 56 (C.).

Soppressione dello speciale certificato d'origine delle merci spedite per la Francia ed oltre.

(Vedi circolare n. 3 e 31-1915 e 46-1916).

A modificazione di quanto è detto nel penultimo alinea della circolare n. 46-1916, si avverte che per i trasporti di merci in destinazione della Francia ed oltre, più non occorre la presentazione dello speciale certificato d'origine di cui alle circolari n. 3 e 31 del 1915, restando solo in vigore l'obbligo dell'ordinario certificato d'origine per l'introduzione di talune merci in Francia,

in base alle disposizioni delle leggi e dei regolamenti doganali francesi.

Richiamando poi quanto è detto nell'allegato *B* alla circolare n. 46-1916, alinea terzo, circa la validità di 6 mesi dei certificati di nazionalità dei mittenti per tutte le spedizioni in uscita per uno stesso transito di confine, si prescrive, al fine di evitare che si abbia a richiedere la presentazione di tale documento anche quando non occorre, che le stazioni prendano nota, per ordine alfabetico, in apposito registro, delle ditte che hanno già consegnato il documento stesso, con la indicazione degli estremi del trasporto al quale si riferisce.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 e 22.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Fino a nuovo avviso la Società in accomandita semplice « Luigi Beltrami e C. » con sede a Milano, Corso Sempione, 85, esercente l'industria meccanica con speciale applicazione della meccanica piccola, e l'unico socio accomandatario ing. Luigi Beltrami, restano esclusi dal fare offerte per contrattazioni di conto della nostra Amministrazione.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
5ª	Delegato supplente	**Cicognani** Linceo - Disegnatore - Div. Mov. Bologna.	Rinunciatario.
7ª	Rappresentante supplente	**Nocentini** Giuseppe - Aiut. appl. - Staz. S. Giuseppe di Cairo.	**Nocentini** Giuseppe - Aiut. appl. - Staz. Brescia.
7ª	Delegato	**Pardini** Alberto - Aiut. appl. - Div. Traz. Genova.	**Pardini** Alberto - Aiut. appl. - Dep. loc. Savona.
9ª	Id.	**Ronconi** Egisto - Portiere - Serv. Rag. Roma.	**Ronconi** Egisto - Portiere - Uff. Rag. Milano.
12ª	Id.	**Bianchi** Natale - Sorv. dei mag. - Dep. Comb. Pavia.	**Bianchi** Natale - Sorv. dei mag. - Dep. Comb. Treviglio.
16ª	Rappresentante supplente	**Ansaloni** Ezio - Capo sq. cant. - Sez. Lav. Parma.	**Ansaloni** Ezio - Capo sq. cant. - Sez. Lav. Rimini.
17ª	Delegato supplente	**Pani** Romolo - Capo dep. di 3° gr. - Dep. Loc. Taranto.	**Pani** Romolo - Capo dep. di 3° gr. - Dep. Loc. Licata.
18ª	Delegato	**Brinci** Aurelio - Macchinista - Dep. Loc. Roma S. L.	Incaricato di espletare il mandato anche per le Circoscrizioni di Bologna e Firenze.
18ª	Id.	**Malavasi** Giuseppe - Macchinista - Dep. Loc. Rimini.	Rinunciatario.
22ª	Rappresentante	**De Nicolò** Pietro - Oper. di 1ª cl. - Dep. Loc. Torino.	**De Nicolò** Pietro - Oper. di 1ª cl. - Dep. Loc. Reggio C.
27ª	Delegato	**Scotti** Carlo - Capo staz. di 3° gr. - Div. Mov. Torino.	Rinunciatario.
27ª	Id.	**Trevi** Attilio - Capo staz. di 3° gr. - Staz. Treviso.	**Trevi** Attilio - Capo staz. di 3° gr. - Staz. Motta di Liv.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
27ª	Delegato supplente	**Magnico** Ermenegildo - Capo staz. di 2° gr. - Staz. Alessandria.	Diventato Delegato.
28ª	Delegato	**Giacomelli** geom. Fulvio - Capo staz. di 3° gr. - Staz. Acqui.	**Giacomelli** geom. Fulvio - Capo staz. di 3° gr. - Staz. Mestre.
30ª	Id.	**Fabbro** rag. Manlio - Appl. - Staz. Pontebba.	**Fabbro** rag. Manlio - Appl. - Staz. Montebelluna.
34ª	Delegato supplente	**Gobbi** Cesare - Deviatore - Staz. Ancona.	**Gobbi** Cesare - Deviatore - Staz. Bologna.
36ª	Id.	**Manini** Aldo - Manovale - Staz. Udine.	**Manini** Aldo - Guardia di staz. - Staz. Moggio.
36ª	Id.	**Proietti Lori** Sante - Manovale - Staz. Pontegalera.	**Proietti Lori** Sante - Guardia di staz. - Staz. Pontegalera.
41ª	Delegato	**Barsi** Giovanni - C. sq. operai - Off. veic. Verona.	**Barsi** Giovanni - C. sq. operai - Off. veic. Messina.
43ª	Rappresentante supplente	**Baldi** Salvatore - 2° Ufficiale - Palermo.	10-3-1916. Dimissionario.
45ª	Delegato supplente	**Pini** Carlo - 2° Ufficiale - Civitavecchia.	Diventato Delegato.

Il Direttore generale

R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

Morti sul campo di battaglia.

(156909) - **Festa** Alberto - Aiutante applicato - Stazione Potenza Inferiore - Soldato fanteria - morto il 2 luglio 1915.

- **Chiarati** Emanuele - Manovale avventizio - Div. Mov. Bologna - Caporal maggiore fanteria - morto il 3 maggio 1916.

(118774) - **Durante** Ercole - Applicato - Sezione Lavori Lecce - Sottotenente fanteria - morto il 14 maggio 1916.

Morti in seguito a ferite riportate in guerra.

- **Trentin** Luigi - Manovale avventizio - Stazione Postioma - Caporale fanteria - morto l'8 marzo 1916.

(157328) - **Gallo** Matteo - Applicato - Stazione Torino P. N. - Sottotenente alpini - morto il 6 maggio 1916.

Morti in seguito a malattia contratta al campo.

(160772) - **Di Francesco** Gabriele - Frenatore - Castellammare Adriatico - Soldato fanteria - morto il 10 gennaio 1916.

MORTI IN SERVIZIO FERROVIARIO VITTIME DEL DOVERE.

- **Giomo** Antonio - Manovale avventizio - Stazione Portogruaro - morto il 22 maggio 1916.

(152343) - **Grinovero** Giovanni - Aiutante applicato - Stazione per la Carnia - morto il 23 maggio 1916.

(VERDE)

Circolare n. 2v (C.).

Concessioni speciali IV e V.

Si pubblicano, allegati alla presente, gli elenchi dei Comitati e delle Associazioni di beneficenza ammessi per il corrente anno al beneficio delle concessioni speciali IV e V.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

CONCESSIONE SPECIALE IV

Elenco dei Comitati ed Associazioni di beneficenza riconosciuti dalle Ferrovie dello Stato

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato per la cura balnearia agli scrofolosi poveri	Abbiategrasso
Colonia marina ed alpina provinciale	Alessandria
Orfanatrofi maschile e femminile di	Alessandria
Ospizio marino di	Ancona
Associazione nazionale « per la donna » Sezione di	Ancona
Congregazione di carità di	Argenta
Amministrazione Ospitaliera della SS. Trinità di .	Arona
Comitato di beneficenza presso il Comune di . .	Asola
Ospizio marino biellese	Biella
Patronato felsineo per la cura marina a scrofolosi poveri	Bologna
Società Operaia Agricola di	Boretto
Congregazione di carità presso il Comune di . .	Borgoforte
Comitato dell'Ospizio marino per i fanciulli scrofolosi poveri di	Bozzolo
Congregazione della carità apostolica di . . .	Brescia
Comitato per la cura marina dei scrofolosi poveri presso il Comune di	Busto Arsizio
Comitato pro-ospizi marini di	Castel S. Giovanni
Congregazione di carità di	Castelmaggiore
Congregazione di carità di	Chiavenna
Comitato pro-scrofolosi poveri di	Codogno
Istituto provinciale per la cura balneare degli scrofolosi poveri	Como
Consiglio dell'opera pia scrofolosi poveri di . . .	Crema

DENOMINAZIONE	SEDE
Consiglio degli Istituti Ospitalieri di	Cremona
Ospizio marino per i poveri scrofolosi della città e provincia di	Cuneo
Opera pia degli Ospizi marini di carità pei fanciulli scrofolosi del Comune di	Ferrara
Opera pia degli ospizi marini	Firenze
Associazione « Signorine della Carità »	Firenze
Società fiorentina per l'invio delle donne povere ai bagni di mare	Firenze
Ospizio marino isdraelitico	Firenze
Congregazione delle figlie povere di carcerati « S. Giuseppe Calasanzio »	Firenze
Ospizio marino Jackson	Firenze
Missione medica	Firenze
Associazione di beneficenza pro-scrofolosi poveri presso il Comune di	Gallarate
Congregazione di carità Opera Pia di	Gazzuolo
Congregazione di carità di	Giacciano con Baruchella
Opera pia degli ospizi marini di	Imola
Comitato pro-scrofolosi poveri di	Legnano
Opera pia lodigiana per la cura marina e climatica dei fanciulli poveri scrofolosi	Lodi
RR. Ospedali ed ospizi di	Lucca
Cassa di risparmio di Lucca (Amministratrice dell'Ospizio marino permanente e della Colonia alpina)	Lucca
Comune di	Mantova
Comune di	Medole
Colonie scolastiche milanesi	Milano
Opera pia per la cura balneare e marina agli scrofolosi poveri di Milano e Provincia	Milano
Opera pia Catena	Milano

DENOMINAZIONE	SEDE
Istituzione « Nidi pei bimbi dei soldati »	Milano
Società Italiana di previdenza per le giovani operaie	Milano
Comitato di assistenza per gli ammalati poveri e bisognosi della cura di Salsomaggiore	Milano
Patronato degli alunni poveri delle scuole elementari di via Giulio Romano	Milano
Patronato delle scuole maschili e femminili di via F. Casati	Milano
Comitato per l'invio alla cura marina dei ragazzi poveri scrofolosi del quartiere di P. Genova . .	Milano
Patronato di beneficenza scolastica per gli alunni poveri del Rione di C. S. Gottardo	Milano
Opera pia per la cura balneare agli scrofolosi poveri di	Monza
Comitato di beneficenza presso il Comune di . .	Motteggiana
Patronato scolastico di	Musocco
Comune di	Novellara
Associazione parmense (dott. Garsi) per l'invio gratuito di scrofolosi poveri agli Ospizi marini .	Parma
Congregazione Municipale di carità	Parma
Opera pia scrofolosi della Provincia di	Pavia
Municipio di	Pegognana
Cassa di Risparmio di	Piacenza
Comitato dell'Ospizio marino di	Piacenza
Rifugio delle fanciulle abbandonate	Pistoia
Opera pia degli Ospizi marini di	Pistoia
Congregazione di carità presso il Comune di . .	Poggio Rusco
Società degli Ospizi marini di	Porto al Borgo (Pistoia)
Opera pia degli Ospizi marini di	Prato
Comune di	Reggio Emilia

DENOMINAZIONE	SEDE
Società Nazionale di patronato e mutuo soccorso a favore delle giovani operaie	Reggio Emilia
Colonie appennine e marine romane « Charitas ».	Roma
Colonia « Paolina Mauro Fontana »	Roma
Comitato provinciale pel funzionamento delle Colonie marina e alpina	Rovigo
Congregazione di carità di	Sabbioneta
Asilo infantile « Principe di Piemonte »	Savigliano
Commissione per le cure speciali degli operai della cartiera « Giovanni Rossi »	Schio
Congregazione di carità di	S. Giorgio di Mantova
Congregazione di carità di	Sesto Fiorentino
Congregazione di carità di	Settimo Milanese
Comitato per la cura balneare degli scrofolosi poveri	Soncino
Congregazione di carità di	Soresina
Comitato locale di assistenza ai fanciulli scrofolosi ed ammalati indigenti	Spello
Comune di	Sustinente
Congregazione di carità di	Suzzara
Comitato torinese di beneficenza per l'invio di indigenti alle Terme di Acqui presso il Comune di	Torino
Opera pia balnearia G. P. Meille	Torino
Colonie alpine e marine pei fanciulli poveri . .	Torino
Congregazione di carità del Comune di	Torrita
Congregazione di carità del Comune di	Treviso

CONCESSIONE SPECIALE V

Elenco dei Comitati ed Associazioni di beneficenza riconosciuti dalle Ferrovie dello Stato

DENOMINAZIONE	SEDE
Colonia Marina ed Alpina provinciale di	**Alessandria**
Congregazione di carità di	**Castelmaggiore**
Istituto S. Niccolò	**Firenze**
Associazione « Signorine di Carità »	**Firenze**
Opera pia Ospizi marini di carità pei fanciulli scrofolosi del Comune di	**Ferrara**
Pio Istituto artigianelli Montebruno	**Genova**
Opera pia lodigiana per la cura marina e climatica dei fanciulli poveri scrofolosi	**Lodi**
Pia istituzione per la cura climatica gratuita ai fanciulli gracili	**Milano**
Colonie scolastiche milanesi	**Milano**
Patronato generale scolari poveri « Scuola e famiglia »	**Milano**
Società Italiana di previdenza per le operaie . .	**Milano**
Asilo Franchino per la cura climatica dei bambini poveri figli di soldati vedovi	**Milano**
Società di S. Vincenzo de' Paoli (Opera della cura climatica pei fanciulli scrofolosi)	**Milano**
Patronato scolastico di	**Musocco**
Municipio di	**Pegognaga**
Società Nazionale di patronato e mutuo soccorso a favore delle giovani operaie	**Reggio Emilia**
Colonia per la salute « Paolina Mauro Fontana » .	**Roma**
Colonie Appennine e marine romane « Charitas » .	**Roma**

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato provinciale pel funzionamento delle Colonie marina e alpina	Rovigo
Patronato scolastico di	Sestri Ponente
Colonie Alpine e marine pei fanciulli poveri . . .	Torino
Congregazione di carità del Comune di	Treviso

Il Direttore generale

R. DE CORNÉ.

SENTENZE

Contratto di trasporto - Tariffe speciali - Domanda - Equipollenti.

Per l'applicazione delle tariffe speciali la legge richiede l'elemento formale della domanda fatta per iscritto sulla richiesta del trasporto; e conseguentemente vieta ogni indagine in merito ad altri elementi da cui la domanda di tariffa speciale voglia dedursi.

CASSAZIONE TORINO - Sentenza 7 febbraio (*Pres.* Desenzani; *Est.* Bertolini; *P. M.* Albini « concl. conf. ») - Paredi c. ferrovie Stato.

FATTO.

Nell'aprile 1913 Antonio Paredi spedì a sè stesso a mezzo delle ferrovie di Stato da Gaeta a Cisano Bergamasco 10 fusti di vino comune.

La spedizione venne fata in carro completo a porto assegnato a piccola velocità con lettera di porto sulla quale figura la richiesta del carro e quella del carico e scarico a cura di parte, non figura però la domanda di tariffa speciale. Tuttavia giunto il carro a destinazione i diritti di porto vennero liquidati e pagati in base alla tariffa speciale. Verificato l'errore dall'Ufficio controllo il Paredi venne invitato ma indarno a pagare la differenza in L. 406.15 indi lite dinanzi al pretore di Caprino e poi in appello dinnanzi al tribunale di Bergamo, nella quale per l'Amministrazione delle ferrovie di Stato attrice si invocò il principio che per l'applicazione della tariffa speciale è ad *substantiam* richiesta nella lettera di vettura la relativa domanda, per il convenuto Paredi che il solo

errore che l'art. 3 delle tariffe contempla come riparabile è quello derivante da un fallace fondamento di calcolo, non quello che possa riflettere le condizioni del trasporto, e che ad ogni modo nella specie la spedizione era fatta con tali modalità che alla stregua di una complessiva ed esatta valutazione degli ordinamenti ferroviari non poteva intendersi fatta altrimenti che a tariffa speciale donde la impossibilità in diritto di applicare a vece di queste le tariffe generali.

Ma queste tesi vennero respinte tanto in primo che in secondo grado, ed il Paredi condannato a corrispondere al vettore la suddetta differenza di L. 406.15.

Le stesse questioni risolleva oggi davanti a questa Corte il Paredi denunciando con quattro mezzi di ricorso la sentenza del tribunale di Bergamo; resiste con controricorso l'Amministrazione delle ferrovie di Stato, con nuova memoria scritta il Paredi.

(*Omissis*).

OSSERVA IN DIRITTO.

Sul 1° mezzo:

L'assunto del ricorrente Paredi che « nella sana ermeneutica dell'art. 3 delle tariffe e condizioni pei trasporti nel concetto di errore si comprende soltanto quello materiale di conteggio che deriva da un fallace fondamento di calcolo » è in così letterale e stridente contrasto con la disposizione che si pretende violata che a confutarlo basta il pro e semplice richiamo di essa « qualunque *deroga alle tariffe ecc.* è nulla di pieno diritto *e qualunque errore* sia a danno dell'Amministrazione, *deve essere* rettificato.

In verità non è possibile discutere su questo terreno: la legge imperiosamente ordina la rettificazione di *qualunque* errore, ed il ricorrente pretende sostituire al *qualunque l'errore di conteggio*; la legge più ancora che *l'errore* prende di mira la *deroga* ossia il patto eventualmente convenuto tra ferrovie e privato, e lo colpisce con la sanzione di radicale nullità di pieno diritto, e nell'ulteriore svolgimento del mezzo il ricorrente si attarda a cercare di dimo-

strare (impingendo anche contro l'insindacabile apprezzamento del giudice di merito che ritenne l'errore) che la tariffa speciale venne dalla stazione di arrivo sebbene non richiesta a norma di legge, volontariamente ed a ragione veduta applicata dai commessi delle ferrovie in seguito ad un incontro di consensi tra vettore e destinatario, incontro di consensi e volontarietà di applicazione che il Paredi ancora pretende presumere da lontane presunzioni e da elementi esteriori che riguardano puramente e semplicemente non l'operato e destinatari della merce.

Tutto ciò rende superflua ogni ulteriore osservazione e tuttavia ad esuberanza si avverte che giustamente per l'Amministrazione delle ferrovie si faccia rilevare come la disposizione in esame così chiara nella lettera tragga nel suo spirito la ragione di essere delle peculiarità del trasporto eseguito a mezzo delle ferrovie, si tratta di un monopolio costituito per impellenti considerazioni di pubblico interesse; il quale appunto perchè monopolio e perchè disposto per cause di pubbliche utilità, intanto può giustificare la propria legittimità ed obbedire alle condizioni di sua esistenza, in quanto venga esercitato con criteri immanenti e generali sì che sempre e in confronto a tutti quei criteri restino eguali; ogni ferita al principio di uguaglianza è una ferita alle legittimità del monopolio, e perciò non può venire tollerata, e se per qualunque ragione volontaria od involontaria avvenga deve essere prontamente riparata.

E da questa stessa nozione anche deriva non spregevole argomento a dimostrare la infondatezza del 2° mezzo col quale ancora una volta e malgrado i replicati arresti in senso contrario di questa Corte e di tutte le altre Corti regolatrici, e la quasi unanimità della dottrina, si insiste nella teoria degli equipollenti come valido succedaneo alla formale richiesta scritta *della tariffa speciale*.

La tariffa speciale è da un lato diminuzione di responsabilità del vettore, dall'altro diminuzione di prezzo del trasporto. Ora se la parità di trattamento è principio assoluto e dominante nel servizio ferroviario ed antologicamente, rientrante, come sopra si è avvertito, nel concetto stesso della legittimità del monopolio, chiaro ne appare che la mutazione di tariffa non può essere abbandonata alle fluttuanti incertezze di apprezzamento del personale ferro-

viario, nel valutare il valore e la direzione logica degli elementi onde potrebbe per avventura ritenersi voluta la tariffa speciale senza che per tali ovvie e ad ogni modo possibili fluttuazioni non riesca per avventura manomesso il principio della parità di trattamento, principio che in ogni caso, e indipendentemente dal verificarsi in concreto di disparità di criteri, tocca pur sempre grave offesa dal fatto solo della possibilità teorica di essa.

Occorre adunque un elemento certo e sicuro e per tutti uguale perchè il privato potesse pretendere la diminuzione di prezzo del trasporto ed a riscontro dovesse egli sottostare alle conseguenze di una minore responsabilità del vettore; e la legge in replicate categoriche disposizioni (art. 108, all. *D* ed art. 1, all. *E*) fissò tale elemento nella domanda scritta sulla stessa richiesta di spedizione. « Le tariffe speciali si applicano soltanto in seguito a domanda « fatta dallo speditore sulla richiesta di spedizione, in difetto di « tale domanda il trasporto *viene di diritto* eseguito ai prezzi ed « alle condizioni delle tariffe generali ». Anche qui la lettera è chiara, ed anche qui come si è detto la *ratio legis* è tale che non pare possa consentire all'interprete di sostituire per via di induzione altra cosa a quelle circostanze che si prestano ad essere valutate come esplicazione della volontà che la merce viaggi a tariffa speciale, e nella scala al sommo dei gradini quella trovarsi che così si avvicini alla richiesta scritta che possa parere iniquo non tenerne conto; ma ciò si verifica sempre quando per ragioni di supremo interesse si è dal legislatore voluto per la prova un elemento formale.

L'elemento deve essere quello e non altro appunto perchè la multiforme varietà dei casi rende pericolosa la ricerca casuistica ed empirica, e perciò eventualmente arbitraria nei suoi risultati. Onde è che nella specie la legge non vieta questo o quell'equipollente ma vieta dalla radice l'indagine, vieta cioè l'affacciarsi alla scala; toccato il primo gradino si può discendere sino all'imo senza che più sorga ragione giuridica di arrestarsi, la parola della legge che vuol la domanda scritta diventerebbe vuota e senza significato.

Ciò però non significa che la domanda deve essere concepita in termini sacramentali, e in questa piuttosto che in altra parte della lettera di vettura, intesa nel suo più largo significato sia

collocata, cosa che appunto disse altra volta questo Collegio ammettendo la validità della domanda scritta sul bollettino di consegna documento che si scorpora dalla richiesta di spedizione; onde è che a torto questa decisione viene invocata dal ricorrente a sostegno della teoria degli equipollenti.

Dalle quali osservazioni deriva non solo che questo secondo mezzo deve essere respinto, ma altresì che non si può attendere agli altri due che seguono e che ne sono evidentemente assorbiti precisamente perchè con essi si mira a ricavare la domanda della tariffa speciale *aliunde* che da specifica scrittura sulla richiesta di spedizione, e cioè dalla indicazione nel detto documento della portata del carro che si desidera (mezzo 3°) e dalla esecuzione del carico e scarico a cura dello speditore e del destinatario (mezzo 4°). Non contesta il Collegio che la duplice tesi sia discussa dal patrocinio del Paredi con sottile diligentissima analisi tecnica, ma obbietta anzitutto quanto già sopra si è detto circa la impossibilità legale di richiamarsi ad equipollenti (e non altro che equipollenti potrebbero dirsi le due condizioni del trasporto *de quo* che il ricorrente invoca), la legge vuole scritta sulla nota d. spedizione la domanda della tariffa speciale, cioè non si accontenta della domanda scritta di altra cosa, onde poi per via presuntiva si possa supporre la volontà della tariffa speciale; in secondo luogo che è pericolo e fallace sistema di interpretazione legislativa quello per cui si perviene a ricavare la ragione di eludere il divieto della stessa legge che sancisce il divieto della specie ed a ritrarre la validità di una non scritta domanda di tariffa speciale da peculiari discipline del trasporto contenute nello stesso sistema legislativo, dove è disposto che in mancanza di domanda fatta sulla richiesta di spedizione il trasporto *di diritto* viene eseguito a tariffa generale; infine ciò che è ancora più decisivo, che non è esatto che le due condizioni del trasporto delle quali nei mezzi in esame si discorre siano incompatibili col trasporto a tariffa generale e perciò raffigurino ineluttabilmente la domanda di quella speciale; non fosse altro perchè è impossibile leggere nelle richiamate disposizioni il divieto al mittente di pretendere intera la responsabilità del vettore, cioè quella alla quale corrisponde la tariffa generale, fatte ben inteso le debite riserve circa qeulle condizioni alle quali inerisce per dir così automaticamente una specifica diminuzione di responsa-

bilità ad esempio per essere taluna delle operazioni del trasporto eseguito dal mittente o dal destinatario a vece che dal vettore. Locchè appunto avviene nel caso che il carico sia eseguito dal mittente e lo scarico dal destinatario, onde è che a torto il ricorrente si richiama all'articolo 416 del Codice di Commercio il quale se vuole che la diminuzione di responsabilità corrisponda la diminuzione del prezzo di trasporto stabilita nelle tariffe ordinarie, lo vuole salve le eccezioni nei precedenti articoli stabilite e in relazione a quelle speciali responsabilità pure in precedenti articoli determinate. Ed a parte la questione alla quale in via di abbondanza si richiamano le Ferrovie, se possa detto articolo ritenersi abrogato dal posteriore sistema legislativo ferroviario, sul quale punto sarebbe ancora a discutere, certo è che lo articolo 416 Codice di Commercio nella sua economia letterale e concettuale non proibisce già la disposizione in linea generale di maggiori o minori prezzi di trasporto secondo i casi, ma la stipulazione di una diminuzione di responsabilità contro il disposto degli articoli 392 e seguenti anche *se autorizzata da regolamenti generali e speciali;* i due concetti sono sostanzialmente diversi e pare che il ricorrente nel suo mezzo IV li confonda non tenendo conto che in definitiva l'ultima *ratio legis* è sempre quello di salvare la parità di trattamento e di evitare il pericolo di sopraffazione.

Questo collegio del resto recentemente ebbe in causa Ferrovie Società Ghiaccio artificiale a lungamente trattare di questa specifica questione ed a risolverla in senso contrario all'assunzione dell'odierno ricorrente e non ritiene di dover per nulla modificare il proprio pensiero, onde è che alle argomentazioni che crede decisive in detto arresto sviluppate completamente si richiama

P. Q. M. respinge il ricorso di Paredi Antonio contro la sentenza 6-19 aprile 1915 del Tribunale di Bergamo.

Trasporto di merci - Atto scritto - Dichiarazione di carico - Prova contraria - Inammissibilità.

La scrittura è formalità sostanziale per la conclusione del contratto di trasporto di merci su strade ferrate.

Conseguentemente non è ammessa la prova per testi contro la dichiarazione scritta sulla lettera di vettura che il carico della merce sia stato eseguito dall'Amministrazione delle ferrovie anzichè dallo speditore.

CASSAZIONE DI ROMA — Sentenza 31 marzo-27 aprile 1916. (*Pres.* Mortara; *Est.* Morgigni; P. M. Martino « concl. conf. ») - Morelli c. Ferrovie Stato.

Ritenuto in fatto che: Francesco Morelli, con citazione 16 ottobre 1912, premesso che nel 24 gennaio dello stesso anno gli fu spedito da Oderzo, a piccola velocità, un carico di 10 fusti di vino comune che per causa di sfondamento durante il viaggio, a lui pervennero con un calo di 17 quintali, produttivo di un danno di L. 935, convenne avanti il Pretore di Minerbio la Società vettrice, tramvie a vapore Bologna Pieve di Cento-Malalbergo pel pagamento di tale somma; che contestatasi la lite e chiamata in rilievo da essa Società l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato questa oppose la prescrizione di sei mesi, deducendo poi nel merito la sua irresponsabilità, per essere stato eseguito dal mittente il surriferito carico.

Che l'adito Pretore con decisione 10-18 aprile 1913 accolse l'eccepita prescrizione, ma il Tribunale di Bologna, in seguito ad appellazione del Morelli, giudicò con sentenza 15/27 aprile 1915, non sussistere la prescrizione medesima e disceso all'esame in merito, respinse l'impugnazione.

Che il Morelli ha ricorso per 5 motivi:

Considerato, in diritto, che il Tribunale ritenne: Che dalla lettera di porto, sottoscritta dallo speditore risultava che il carico

fu da costui eseguito, e che lo fu a proprie spese e sotto la sua responsabilità; che l'affermazione dell'istante, secondo cui la misura della tariffa applicata era indice che il carico fu compiuto con la responsabilità dell'Amministrazione, se, per ipotesi, fosse provata siffatta circostanza non aveva valore di fronte ai risultamenti della detta lettera di porto; mentre poi, dato che realmente esso istante avesse pagato una somma superante il diritto fisso per il carico, poteva sporgere il relativo reclamo amministrativo pel rimborso del pagato in più;

che, infine, giusta la perizia, l'avaria fu l'effetto del modo irregolare col quale fu eseguito il carico. Da ciò quel Collegio si convinse che veniva meno ogni responsabilità dell'Amministrazione delle ferrovie, osservando inoltre che non potevasi ammettere il Morelli alla prova testimoniale chiesta per dimostrare, secondo il suo assunto, che il carico non fu effettuato a cura e spese del mittente ma degli agenti ferroviari, in quanto che tale mezzo istruttorio era contrario al contenuto della menzionata lettera di carico, la quale dalle leggi sulle ferrovie è richiesta *ad substantiam* del contratto di trasporto.

Tutto questo premesso, va rilevato, per quanto attiene agli apprezzamenti di fatto sulle emergenze della lettera di porto e sulla esclusione della responsabilità dell'Amministrazione delle ferrovie, che essi sono di esclusivo dominio del giudice del merito ma non possono essere sottoposti al sindacato della Corte di Cassazione e non sussistendo, evidentemente, il denunciato difetto di motivazione: perciò sono infondati i motivi 3, 4 e 5 del ricorso.

I motivi 1 e 2 del pari mancano di base, imperocchè il principio giuridico, per il quale dalla sentenza impugnata si dichiarò inammissibile l'invocata prova testimoniale, è perfettamente esatto.

Invero l'art. 92 delle tariffe e condizioni di trasporto (all. *d* delle convenzioni ferroviarie 27 aprile 1885, mantenuto in vigore dalle successive leggi 22 aprile 1905 e 7 luglio 1907) stabilisce che per il trasporto delle merci a mezzo delle ferrovie è necessaria una richiesta in iscritto, ossia una nota di spedizione, per la grande velocità, ed una lettera di porto, per la piccola velocità o piccola velocità accelerata, secondo i modelli approvati all'Amministrazione; e il susseguente articolo 94 dispone che soltanto dopo la

ricevuta, che viene staccata dalla suddetta richiesta e rilasciata dalla stazione di partenza, il contratto di trasporto si intende concluso.

Il carico e scarico delle merci hanno luogo, ordinariamente, per opera degli agenti ferroviari, ma se si effettuino a cura dei mittenti o dei destinatari ciò deve risultare dalla lettera di porto, a norma dell'ultimo capoverso dell'art. 69 delle succitate tariffe.

Da siffatte disposizioni intese a tutelare la responsabilità dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato contro possibili attentati, frodi ed abusi messe in relazione alla norma generale degli articoli 2 e 3 secondo cui le spedizioni per strade ferrate si effettuano soltanto in base alle tariffe e condizioni in vigore, e qualunque deroga alle stesse è nulla di pieno diritto, emana chiaro il concetto che la scrittura è formalità sostanziale, è condizione *sine qua non* del contratto di trasporto per ferrovia. Ciò è stato costantemente insegnato da questa Corte.

Vanamente il ricorrente sostiene in base al capoverso dell'articolo 1341 cod. civ. e degli articoli 44 e 53 cod. di commercio che la prova testimoniale era ammissibile anche contro il contenuto della lettera di porto, non essendo richiesta la prova per iscritto quale dimostrazione unica e fondamentale del contratto di trasporto; imperocchè è *jus receptum* che la norma di una legge speciale e posteriore deve prevalere a quella generale e anteriore, quale è il codice di commercio.

P. Q. M. la Corte rigetta il ricorso di Francesco Morelli avverso la sentenza 15-27 aprile 1915 del Tribunale civile di Bologna e condanna esso ricorrente alla perdita del deposito e alle spese.